
منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة
(٣٣)
الدكتور
حسين محمد القهواتي
دور البصرة التجاري
في
الخليج العربي
١٨٦٩ - ١٩١٤
١٩٨٠



منشورات مركز دراسات الخليج العربي
بجامعة البصرة
رقم ٣٣

دور البصرة التجاري
في الخليج العربي
١٨٦٩ - ١٩١٤

الدكتور
حسين محمد القهواتي
كلية الآداب - جامعة البصرة

مطبعة الارشاد - بغداد
١٩٨٠

تقـــديم

عرفت الصديق الدكتور حسين محمد القهواتي طالبا في الدراسات العليا ، جاء الى مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة ليستزيد من مصادر بحثه ويطلع على الدراسات والوثائق التي تتعلق بدراسته فوجدت فيه روحاً علمية وثابة وبصيرة نافذة توقعت لهـا أن تشق طريقهـا بكل جدارة واقتدار • وكان لي بعدئذ شرف تقييم رسالته (الدكتوراه) حيث اختارتني جامعة بغداد لاكون خبيرا لها • والحق أقول ان رسالته العلمية تعتبر اضافة جديدة للدراسات التاريخية المعاصرة •

الكتاب الذي أقدمه للقاريء العربي هو في الأصل رسالة دكتوراه في التاريخ الحديث استطاع المؤلف من خلاله أن يكتشف بموضوعية عن جوانب المادة التاريخية التي اختارها وهي « دور البصـرة التجـاري في الخليج العربي » ١٨٦٩-١٩١٤ وفق المنهج العلمي الصحيح ، وان يستعمل أدوات البحث الأساسية من وثائق ومخطوطات ودوريات ومطبوعات وغيرها ليخرج بنتائج أصيلة ومبتكرة •

والواقع ان المؤلف عند دراسته لدور البصرة التجارى قدم دراسة عن التجارة الداخلية والخارجية لمنطقة الخليج العربي بشكل عام وللبصرة بشكل خاص مع دراسة موضوعية للتيارات والصـراعات التي أثـرت على المصالح الاقتصادية والنشاط التجـاري في المنطقة ، وعليـه فأن الـكتاب لا يستغني عنه كل باحث في تاريخ العرب الحديث وكل مثقف عربي ، نأمل من الدكتـور القهواتي أن يتحف المكتبـة العربية بنتاجاته الجديدة باستمرار وان يساهم من خلال كتاباته القيمة بأعادة كتابه تاريخ العرب وفق المنهج السليم •

ومن الله التوفيق •••

الدكتور مصطفى عبدالقادر النجار
الامين العـام لمراكز دراسات الخليج العربي والجزيرة العربيـة

المقدمـة

بقدر ما تعتبر الابحـاث التاريخيـة التى تهدف الى ابراز الجوانب الايجابية لروح الامة ، ودورها في المسيرة العالمية ، ومساهمتها في اغناء الحضارة الانسانية ، من المتطلبات الاساسية ، فان الدراسات التي تلاحق تكشف الآثار الاجتماعية والفكرية والاقتصادية السيئة للاستعمار أو التى تعرى أساليبه التي بها حقق مصالحه الاقتصادية فى الوطـن العربي ، هي الاخرى تعتبر هامة بل متممة لتلك الابحاث •

لقد جاءت هذه الدراسة لدور البصرة التجارى في الخليج العربى خـلال الفترة (١٨٦٩–١٩١٤) كمحـاولة لتنـاول جانب من التـاريخ الاقتصادى لمنطقة رأس الخليج العربى خلال حقبـة هامـة من تاريخنا الحديث ، لا سيما وان المؤرخين السياسيين قد تجنبوا أحيانا التعرض الى الشؤون التجارية والمالية مثلما تجنب الاقتصاديون بحث تفاصيل المواضيع الدبلوماسية والسياسية ، لذا حاولنـا في هذا البحث ان نربط المعلـومات التى توفرت لنا عن المشاكل السياسية التى نجمت عن الدبلوماسـية الغربية ودورها في المنطقـة بالمعلـومات الاقتصاديـة التى استقيناها من التقـارير التجارية البريطانية كمحاولة متواضعة لايجاد الصلة بينهما قدر المستطاع •

ان الهدف الاساس من اعداد هذا البحث هو بيـان وحدة الخليج اقتصاديا عبر العصور ، والاشارة الى الدور التأريخي والتجاري للبصـرة في ذلك الاقتصاد •

وجاء اختيار عام ١٨٦٩ نقطة انطلاق للبحث لانهـا تميزت بافتتاح

قناة السويس ذات الاثر الكبير على التجارة العالمية عامة وعلى تجارة وملاحة الخليج والبصرة بصورة خاصة • وعلى النطاق المحلى اقترنت البداية بتبوأ الوالي المصلح مدحت باشا ولاية بغداد (١٨٦٩-١٨٧٢) وما صاحب حكمه من تطورات اجتماعية واقتصادية وسياسية لا في ولاية بغداد وانما في البصرة ومنطقة رأس الخليج العربى أيضا • أما توقف البحث عند عام ١٩١٤ فذاك واضح جدا سببه اندلاع الحرب العالمية الاولى وما رافقتها من تغيرات جذرية لا في المجال التجارى فقط وانما على الصعيد العسكرى والسياسى كذلك •

لقد قسمنا البحث الى فصول اربعة وملاحق عدة •

حيث اعتبر الفصل الاول بمثابة دليل جغرافي واقتصادى وتاريخى يرشد القارىء الى ما سوف يحتاجه من معلومات تكميلية لتجارة البصرة والخليج العربى خلال حقبة الدراسة منها ما يتعلق بموقع ميناء البصرة واهميته بالنسبة لموانى الخليج الاخرى ودوره في تجارة الترانسيت ، ومنها ما يختص بالشؤون الادارية والصحية والعمرانية والاتفاقيات التجارية التى عقدت بين الاقطار ذات العلاقة بمنطقة الخليج العربى ، بالاضافة الى تناول الرسوم الكمركية و «الاتاوات» المحلية وتأثيرها على التجارة الداخلية والخارجية ودراسة دور الكمارك ومدى خدماتها التجارية •

وتطرق الفصل الثانى الى الصراع العثمانى البريطانى على منطقة الخليج العربى بقدر ما يتعلق الامر بالمصالح التجارية مع الاشارة الى الصراعات في رأس الخليج العربى وسواحل شبه الجزيرة العربية المطلة على الخليج ومواقف الدولة العثمانية من نجد وساحل الاحساء ، ودور بريطانيا في تأزم الوضع في المنطقة وادعائها بتعرض تجارتها للخطر نتيجة تزايد الاعمال القرصنية ، حيث تناول الفصل ذلك تحت عنوان القرصنة بين الادعاء والحقيقة •

وكشف الفصل الثالث عن دور المواصلات في تجارة البصرة والخليج العربى سواء أكانت نهرية أم بحرية ، واستعرض دورالشركات التجارية والملاحية العاملة في البصرة والخليج ، وبخاصة شركة لنج التى شعبت أعمالها ونشاطاتها حتى استحوذت على تجارة وملاحة رأس الخليج العربى مع بيان دورها في نقل البريد الهندى في العراق واتصالاتها برؤساء العشائر القاطنة على طول ضفاف شط العرب ونهر دجلة بين البصرة وبغداد • مثلما وضح الفصل دور « شركة عمان العثمانى » ومن ثم الشركة الحميدية التى حلت محلها عام ١٩٠٤ وكذلك دور عشرات الشركات الملاحية والمؤسسات التجارية ، في تجارة البصرة والخليج ، كما أفرد الفصل موضوعا للتلغراف والبريد وبين دورهما في تسهيل المهام التجارية بين البصرة والموانى الهندية والاوربية •

وتناول الفصل الرابع تجارة البصرة العامة ودورها في الخليج العربي ، وتتبع تفاصيل السلع الرئيسة الصادرة والواردة منها واليها ، مع الاشارة الى الاقطار التى كانت اليها تتجه ومنها ترد تلك السلع ، مع ذكر تذبذب اسعارها وتفاوت اجور شحنها ونسبة الخسارة والربح فيها وتزايدها أو تناقصها •

وأخيرا ألحقنا بالبحث عدة جداول توضيحية منها جدول تفصيلى يبين قيمة السلع الصادرة من ميناء البصرة وآخر بقيمة السلع الواردة اليه خلال حقبة الدراسة بالاضافة الى جداول تفصيلية اخرى عن النقود والمكاييل والموازين وحركة البواخر واجور الشحن وغيرها •

لقد اعتمدنا في هذه الدراسة ، بشكل رئيس ، على الوثائق والمصادر الاولية ، منها التقارير البريطانية التجارية والسياسية ، بعد موازنتها بالمعلومات التى استقيناها من جريدة الزوراء الرسمية ، التى رافقت في صدورها مسيرة هذا البحث ، وبعد مقارنتها بالنصوص التى وردت في

الحوليات العثمانية الرسمية لولاية البصرة والمصادر المحلية الاخرى ، التى سنأتى على ذكرها تفصيلا .

١ ـ الوثائق البريطانية :

أ ـ سجلات دار وثائق وزارة الهند في لندن (India Office)

لقد تتبع البحث التقارير التجارية والسياسية ، التى كان يبعثها المقيمون والمعتمدون السياسيون او القناصل العامون ونوابهم ، من بوشهر وبغداد والبصرة ، الى حكومتى بومباى والهند ، بصفتهم وكلاء لشركة الهند الشرقية ، كما لاحق تقاريرهم المرسلة الى السفيرين البريطانيين في كل من اسطنبول وطهران بصفتهم الاخرى قناصل لدى وزارة الخارجية البريطانية ، وتوصل الى ان تلك التقارير كانت تحفظ في وزارتى الهند والخارجية في لندن ، مثلما تستقر نسخ منها في بومباى أو كلكتا .

وفي دار وثائق وزارة الهند في لندن ، استطعنا الاطلاع على نماذج كثيرة ، من مراسلات وزارة وحكومة الهند ، عبر اقسامها ولجانها السياسية والسرية مع مختلف الاوساط البريطانية ، وفيها معلومات قيمة تخص شؤون الشرق الاوسط عامة . والمراسلات التى تمت الاستفادة منها في هذه الدار يمكن تقسيمها الى اربع مجموعات :

الاولى : هى المراسلات السرية والسياسية بين حكومة الهند ووزارة الهند ، وتتضمن أحيانا مراسلات مباشرة بين المعتمدين السياسيين في الشرق الأوسط وبين وزارة الهند .

الثانية : المراسلات بين أقسام الحكومة البريطانية بشأن الخليج العربي وبشكل رئيس بين وزارتى الهند والخارجية البريطانية ، أو بين هاتين الوزارتين أو احداهما والاميرالية البحرية أو مجلس التجارة الاعلى

أو وزارة الحرب وغيرها وفيها معلومات هامة تخص الخليج والبصرة .

الثالثة : المذكرات التى كان ينظمهـا الموظفون في القسم السياسى والسرى بناء على طلب سكرتير الدولة للشـؤون الخـارجية في حكـومة الهند ، وهذه المذكرات ليست ملخصات جيدة لكثير من الوثائق الهـامة فحسب ، وانما تتضمن خلفية تاريخية لكثير من القضايا ذات الشأن وهى أخيرا سـهلة التناول لانها تغني الباحث أحيانا عن مراجعـة عشـرات السجلات ، وهذه المذكرات تحمل تواريخ مختلفة وتشمل مواضيع متعددة، منها حقوق الملاحة في انهار العراق ، والبريد البريطانى في نهر دجلة ، والحصن العسكرى العثمانى في الفاو ، وعشرات المذكرات الاخرى .

الرابعة : المطبوعات الرسمية الخاصة بحكومة الهند ، وهى سرية أعدت كملخصات أو مختـارات لوثائق عامـة تتعلق بشـؤون الخليج ، واسهم في اعداد بعضها المصنف البنجابى المعروف «سلدانا»(Saldanha) منها على سبيل المثال لا الحصر :

Precis on Commerce and Communication in the Persian Gulf 1801-1905; Precis of Turkish Arabia Affairs 1801-1905.

واخيرا ورغم ان سجلات هذه الدار الضخمة هى عبارة عن تراكمات وثائقيـة لفترة قاربت ثلاث مئـة وخمسين عامـا ، وشـغلت الآن رفوفا مجموع اطوالها تسعة اميال ، في احد عشر طابقـا ، من بنـاية حديثة واسعة في لندن ، الا ان الباحث يستطيع العثور على ما يحتاج اليه من وثائق بمجرد ان يتحلى بالصبر ويتتبع مسيرتها ويتأكد من قيمتها ويفضل الاهم على المهم منها ، أمـا الالمام بها جميعـا ودراستها وتحليلها فذلك ضرب من الخيال وفوق طاقة البشر .

ب ـ سجلات دار الوثائق العامة في لندن (Public Record Office)

ان التقارير التجارية والسياسية والادارية ، الخاصة بالمعتمدية السياسية المساعدة في البصرة ، أو المقيمة في بوشهر ، والمحفوظة في دار الوثائق لوزارة الهند ، يمكن الاطلاع على نسخ اخرى من بعضها في دارالوثائق العامة في لندن ، شعبة وزارة الخارجية (PRO/FO) حيث كان نواب القناصل البريطانيون خلال الفترة ١٨٧٣–١٨٩٨ يرسلون بنسخ من تقاريرهم الى القناصل البريطانيين العامين في بغداد ، وهؤلاء بدورهم كانوا يبعثون بتلك التقارير الى السفراء البريطانيين في اسطنبول • ومنذ عام ١٨٩٨ أصبحت البصرة قنصلية مستقلة عن بغداد وباشرت بارسال تقاريرها مباشرة الى السفير البريطاني في العاصمة العثمانية ومن جهة أخرى كان القناصل العامون في اقليم « فارس » وعربستان والذين هم بدورهم مقيمين بريطانيين في منطقة الخليج العربي يرسلون بنسخ من تقاريرهم الى السفراء البريطانيين في طهران ، ومن اولئك وهؤلاء السفراء في العاصمتين العثمانية والايرانية كانت التقارير تبعث الى وزارة الخارجية البريطانية ، لذا نجد تقارير قناصل بغداد والبصرة وتعليقات السفراء البريطانيين في اسطنبول عليها ، وتوجيهات وزارة الخارجية بشأنها ، محفوظة في هذه الدار تحت عنوان تركيا وارقام (FO/78 FO/195 FO/602) اما تقارير بوشهر فيمكن الاطلاع عليها تحت عنوان ايران ورقم (FO/248 ، ومن كل رمز من هذه الرموز تتفرع مئات الارقام الجانبية التي تشير الى مختلف السجلات والمواضيع والفترات • وقد استفدنا من كثير من هذه السجلات ومن تقاريرها السياسية والتجارية •

جـ ـ مجلدات قسم الاوراق الرسمية في المتحف البريطاني :

ان هذا القسم يحتفظ بالاوراق الرسمية البريطانية ، منها السجلات

البرلمانيـة (Parliamentary Papers) التى يربو عدد مجلدات العام الواحد منها على المئة مجلد وهي تتضمن التقارير التجارية للبصرة وبغداد وموانى الخليج الاخرى ، تحت عناوين تركيا وايران والخليج العربى ، وقد استفدنا من معظم التقارير التجارية الخاصة بالبصر والمحمرة خلال الفترة ١٨٦٤ – ١٩١٤ ونماذج من تقارير بوشهر وموانى الخليجالاخرى من هذه المجلدات •

وعلى كل حال كانت الحصيلة الوثائقية من هذه الدور والاقسام في لندن ، كثيرة وهامة ، وفي الحقيقة لا استطيع هنا تناول تفاصيلها الدقيقة، ولكنى سأشير بشكل خاص الى طبيعة التقارير التجارية البريطانيةللبصرة والمحمرة وبوشهر وموانى الخليج الاخرى التى شكلت العمود الفقرى لهذا البحث ، والتى حررها الوكلاء السياسيون والقناصل البريطانيون عن النشاط التجارى لمراكز مسؤولياتهم ، فالتقرير التجـارى لولايـة البصرة على سبيل المثال – والذى لا يختلف في طبيعة عرضه للمعلومات التجارية عن تقارير الخليج الاخرى – كان يشمل نشاطات الولاية للفترة الواقعة بين ١٣ آذار من كل عام الى ١٢ آذار للعام اللاحق وهى السنةالعثمانية الرومية • فالتقرير التجارى الاول الذى ارسلهجونستون (Johnston) نائب القنصل البريطانى في البصرة في عام ١٨٦٦ ، والذى يغطي النشاط التجارى للاعوام ١٨٦٤–١٨٦٦ ، فيه تفصيلات وافية عن حركة البواخر والنشاط الملاحي ومعلومات هامة عن نظام الحجر الصحي وعن أسـعار الحبوب والتمور ثالاضافة الى الملاحظـات العامة عـن الحـالة الاداريـة والاجتماعية والانطباعات الشخصية عن حالة المناخ وطبيعة السكان ، هذا وقد وجدنا احيانا تناقضا بين التقارير السياسية والتجارية اشرنا اليه كل في موضعه من هذا البحث ولكن على العموم كانـت التقـارير التجارية أقرت الى الحقيقة وخالية من المبالغات •

د ـ ملفات المركز الوطني للوثائق في بغداد :

من المصادر الاخرى التى اطلعنا عليها في اعداد هذه الدراسة هى المجموعة الوثائقية الخاصة بالادارة البريطانية في البصرة بعد الاحتلال البريطاني في عام ١٩١٤ ، وهى محفوظة في المركز الوطنى للوثائق في بغداد ، ويتناول بعضها احداثا سبقت الاحتلال حيث تقارن احيانا بين المستويات الاقتصادية التى كانت سائدة قبل قيام الحرب بتلك التى سادت بعدها كما ان تاريخ بعض ملفاتها يرجع الى اعوام سابقة للاحتلال منها على سبيل المثال ملفة الفحم المستورد لاغراض استهلاك البواخر ، أما غالبية الملفات والتقارير فانها تتناول مواضيع مختلفة عن البصرة خلال الاعوام ١٩١٥ ـ ١٩٢٢ وقد اطلعت على كل ما يتعلق بتجارة البصرة من هذه الملفات •

٢ ـ المخطوطات :

لقد استند هذا البحث على بعض المخطوطات منها يوميات « جوزيف زفوبودا » المخطوطة باللغة الانكليزية على صفحات تسعة وثلاثين دفترا صغيرا بحجم كف اليد ، وكاتب هذه اليوميات من أصل مجرى ، قدم والده الى بغداد لاسباب غير معروفة ، حيث ولد كاتبنا فيها عام ١٨٤٠ ، وفي ١٢ شباط ١٨٦٢ عمل موظفا على ظهر احدى بواخر شركة لنج الملاحية ، وظل يكتب يومياته منذ ذلك الحين ولغاية عام ١٩٠٨ ، واليوميات ليست كاملة الحلقات استطعت الاطلاع على الدفاتر من رقم ١ـ٣٩ باستثناء الدفاتر ٥ ، ٦ ، ١٠ ، ١٣ ، ولم اعثر على دفاتر اخرى بعد العدد ٣٩ رغم ان الباحث يعقوب سركيس أشار بأن عددها كان واحدا وستين دفترا ، واكدت ذلك ماركريت مكية التى كتبت بحثا

باللغة الانكليزية عن تلك اليوميات[1] وأشارت بأنها حصلت على منحة من مؤسسة كولبنكيان بمساعدة جامعة بغداد لقراءة واعادة كتابة اليوميات على الآلة الطابعة وذكرت بأنها انجزت من العمل لغاية الدفتر رقم ٣٤م. ولكني لم استطع الاهتداء الى مكان تلك اليوميات المطبوعة مثلما لم أعثر على بقية اليوميات المخطوطة • وهذه اليوميات عبارة عن مذكرات مختصرة مكتوبة باللغة الانكليزية وهي على العموم غنية بالمعلومات الفريدة وبخاصة المتعلقة بالشؤون المختلفة لشركة لنج ، وموقف السلطات العثمانية منها ، كما تحوى قوائم بأسعار النقود العثمانية وما يعادلها من النقود الاجنبية ، مثلما تحوى على معلومات شخصية بحتة تخص عائلة الكاتب ، وعن أخبار المسيحيين في بغداد وبخاصة البيوتات التجارية منها وقد دون يعقوب سركيس الذى كانت ملكية اليوميات تعود لـه دفترين مخطوطين باللغة العربية كدليل لهذه المذكرات ويمكن الاطلاع على هذه اليوميات ودليليهما في قسم المخطوطات من مكتبة المتحف العراقى تحت رقم ٧٦٤١ فصاعداً، وعلى كل حال فان هذه المخطوطات تستحق توجها جديدا ومبادرة خاصة لطبعها بكاملها بغية وضعها في متناول ايدى الباحثين ، حيث يمكن ان تخرج منها دراسات اجتماعية واقتصادية فريدة عن العراق خلال الحقبة التى تناولتها •

٣ ـ المصادر العثمانية :

أ ـ جريدة الزوراء :

ومن مصادرنا الرئيسة الاخرى جريدة الزوراء الرسمية ، التى

---

(١) Margaret Makiya, The Svoboda Diaries
مجلة كلية الآداب ، العدد الثانى عشر ، حزيران ١٩٦٩ ، ص٣٧ـ٦٧
القسم الاجنبى •

أصدرها الوالي مدحت باشا في حزيران عام ١٨٦٩ ، أي بعد شهرين من وصوله الى بغداد ، والتي ظلت تصدر حتى عام ١٩١٧ ، أسبوعيا ، في عامها الاول ، ومرتين في الاسبوع ، منذ عامها الثاني ، باللغة التركية ومقابلها الترجمة العربية التى كانت في الغالب ركيكة جدا وأقرب الى العامية منها الى الفصحى ، وقد تحسن اسلوب القسم العربى منها منذ عام ١٨٩٠ عندما ساهم في تحريرها رجال الادب والفكر في العراق آنئذ . وعلى العموم فان اعداد هذه الصحيفة تعتبر وثائق رسمية لتتبعها أخبار الولاة ولنشرها التعليمات الرسمية والاوامر الحكومية ولاهتمامها بأخبار «شركة عمان العثماني» وحركة بواخرها بالاضافة الى تناولها أنباء دوائر الكمرك والبيوتات والشركات التجارية وتغطيتها أنباء الاسطول العثمانى وقد تأكد لنا بأن المعلومات التى كانت ترد في جريدة الزوراء وحتى العسكرية منها كانت دقيقة لدرجة جاءت بعضها مطابقة تماما لما كتبه القناصل البريطانيون في تقاريرهم آنئذ .

ب ـ جريدة البصرة :

لقد اعتمد البحث أيضا على جريدة رسمية اخرى صدر العدد الاول منها في البصرة تحت اشراف السلطة العثمانية المحلية بتاريخ ٩ جمادى الآخرة ١٣٠٧هـ/اوائل شباط ١٨٩٠ باسم بصرة سنة ١٣٠٧هـ ولم تكن منتظمة الصدور فتارة صدرت كل ثلاثة اسابيع واخرى كل اسبوعين وأحيانا اسبوعيا ، وآخر عدد اطلعت عليه من هذه المجموعة هو العدد ١٢٤ لعام ١٣٠٩هـ/١٨٩٢ ويبدو انها توقفت عن الصدور ولكنها عادت وصدرت من جديد في عام ١٣١٣هـ/١٨٩٥ باسم بصرة سنة ١٣١٣ صدر العدد الرابع منها في يوم ٨ جمادى الاولى ١٣١٣هـ/١٨٩٥ وقد اطلعت على اعداد متفرقة منها ابتداء من العدد ٤ لغاية العدد ٥١٩ الصادر

في عام ١٣٢٧هـ/١٩٠٩ ، ولم تكن منتظمة في صدورها فتارة كانت تصدر كل اسبوعين وأحيانا في فترات أطول من ذلك ، وهي تشبه الى حد كبير الزوراء ، ولكنها تمتاز عنها ـ بالنسبة لهذه الدراسة ـ لكونها كانت تصدر في البصرة وتغطي أخبار الولاية وبخاصة التجارية منها وقد حرر فيها رجال من البصرة طالبوا بالاصلاح وأشاروا بجرأة وحرية الى نواقص الميناء وسوء الادارة واهمال جداول البصرة الفرعية وامور أخرى هذا وان الاعداد المشار اليها من هذه الصحيفة محفوظة في مكتبة باش‌اعيان في البصرة حيث اطلعت عليها هناك •

حـ ـ الحوليات العثمانية لولاية البصرة ـ بصرة ولايتي سالنامه‌سي :

ومن المصادر المحلية الرسمية الاخرى حوليات البصرة أو مايعرف «بالسالنامات» التى صدر العدد الاول منها في عام ١٣٠٨هـ/١٨٩٠/١٨٩١ وباللغتين التركية والعربية • وقد احتوت على معلومات تاريخية عامة عن البصرة منذ العصور القديمة واشتملت على أسماء الولاة العثمانيين الذين حكموها خلال فترات متعددة من تاريخها ، وتناولت الاوضاع السياسية والاجتماعية والاقتصادية فيها ، وأشارت الى أسماء أركان الولاية واعضاء محكمة التجارة والموظفين المدنيين والعسكريين بالاضافة الى تناولها التفاصيل الادارية عن السناجق والنواحي والقرى التابعة للولاية وطرقها وشعابها ووسائل مواصلاتها وحالة الشركات فيها وحاصلاتها وسلعها المعدة للتصدير أو تلك المستوردة اليها •

٤ ـ مصادر مركز دراسات الخليج العربى في البصرة :

يحتوى هذا المركز رغم حداثته على مصادر وثائقية هامة عن الخليج العربى والعراق فخلال فترة قصيرة وبجهود المسؤولين فيه وعلى رأسهم الدكتور مصطفى عبدالقادر النجار مدير المركز تم تصوير معظم الرسائل

الجامعية التى قدمت الى الجامعات الامريكية المختلفة والتى تخص العراق والخليج العربي بالاضافة الى تصوير العديد من سجلات بومباى ونماذج كثيرة من الصحف البريطانية بالمايكروفيلم والمايكرو فيش الى جانب ما تمتلكه مكتبة المركز من كتب رحلات فريدة واخرى وثائقية هامة استفدت من بعضها ، منها على سبيل المثال : —
The Arabian Horse لمؤلفه W. Tweedie ورحلة السائح J. Ussher الى البصرة عام ١٨٦٥ وكتاب Persian Gulf Pilot

٥ — الكتب الوثائقية :

هناك مجموعة من الكتب الوثائقية المنشورة باللغة الانكليزية انارت الدرب لهذه الدراسة بما نشرته من نصوص الاتفاقيات السياسية والتجارية ، التى عقدت بين الاقطار ذات العلاقة بالخليج ولما وفرته من معلومات وثائقية هامة اخص منها كتاب :

The Affairs of Kuwait 1896-1905.

وهو عبارة عن مجموعة وثائقية استخرجها من السجلات البريطانية المختلفة لوزارتى الهند والخارجية وصنفها وقدم لها الدكتور روبين بيدويل Robin Bidwell سكرتير مركز الشرق الاوسط فيجامعة كمبردج، في مجلدين يحويان التقارير المتبادلة بين المسؤولين البريطانيين في منطقة الخليج العربى بشأن الكويت ومستقبلها وعلاقتها بالدولة العثمانية ، وهذان المجلدان هامان للمعنيين بدراسة شؤون الكويت ورأس الخليج العربى سياسيا واقتصاديا خلال الحقبة التى تناولتها تلك الوثائق .

ومن بين الكتب الوثائقية الاخرى التى افادت دراستنا كتاب :

A complete Collection of the Treaties etc. between Great Britain and Foreign Powers.

ويحوى الاتفاقيات والمعاهدات التجارية التى جمعها لويس هيرسلت L. Hertslet منذ ان عمل مكتبيا وحافظا للاوراق في وزارة الخارجية البريطانية في اربعينات القرن الماضى كذلك اعتمدت الدراسات على مصنفات اتجسون C.U. Aitchison الذى اشغل مناصب عليا في القسم الخارجى لحكومة الهند واستفاد من الوثائق التى كانت تحت يده لاعداد مصنفه الموسوم :

A collection of Treaties, Engagement and Sanads relating to India and Neighbouring Countries.

في عدة مجلدات حوى المجلد الثانى عشر المعاهدات والاتفاقيات التى تتعلق بايران والامارات العربية وعمان في حين ضم المجلد الثالث عشر الاتفاقيات المعقودة مع العراق • ومن جهة أخرى لا بد لاى باحث في شؤون الخليج من التوجه الى كتاب :

Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia.

وهو من الدراسات التى تتصف بالصبر والاناة والدقة عن تاريخوجغرافية الخليج العربى جمعه وكتبه لوريمر J. G. Lorimer الذى عمل موظفا لدى حكومة الهند وشغل عدة مناصب في وكالة الخليج العربى والعراق وعربستان وكان يستقي معلوماته من الوثائق البريطانية ومن كتب السواح ومن الشركات البريطانية العاملة في المنطقة بالاضافة الى مشاهداته وانطباعاته الشخصية عن المنطقة التى عمل فيها سنين طويلة وقد سعى القسم الخارجى في حكومة الهند الى تصنيف وطبع هذا الكتاب في جزئين وقد وصف كلي Kelly المؤرخ البريطاني المختص بالدراسات الخليجية هذا الكتاب بأنه عمل عملاق وتكهن بأنه سيبقى العمل المتميز والمتفوق أبدا ، وقد ترجم هذا الاثر الى اللغة العربية مرتين من قبل

مكتب امير قطر في اربعة عشر جزءا وقد اعتمدنا على الاصل الانكليزى رغم مراجعتنا للترجمة العربية التى جاءت مشوبة بالاخطاء أحيانا •

٦ ـ كتب الرحلات :

لقد شكلت كتب الرحلات موردا من موارد هذا البحث وتمت الاستفادة من مدوناتها بتحفظ ، لان بعض معلوماتها وبخاصة السياسية منها اتصفت بالمبالغة الا ان مايخص التجارة منها كانت أقرب الى الدقة ، ومن الواضح جدا ان معظم الرحالة غامروا من أجل مصالح اوطانهم وبخاصة في القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين وكان منهم العسكري ورجل الاعمال والصحفي والباحث الاجتماعي والاثري والاديب والطبيب ومن اولئك الذين مروا بالبصرة واستفدنا من انطباعاتهم وملاحظاتهم : بورتر Porter وجسني Chesney ولنج Lunch وولستد Wellsted وانزورث Ainsworth وفريزر Fraser ولوفتز Loftus وآشر Usshar وفوك وآن بلنت Ann Blunt وجيرى Geary وديبلافوا وبدج وهاريز Harris وغيرهم •

٧ ـ المراجع الاجنبية :

هناك مجموعة من الكتب الاجنبية التى ساهمت في إغناء هذا البحث بالمعلومات والآراء أذكر منها كتاب The Persian Problem لمؤلف H. J. Whigham الذى تتبع فيه مراكز المنافسة الروسية البريطانية في ايران مع التطرق الى الخليج العربى • وفي ميدان المواصلات استفاد البحث من كتاب Euphrates Valley Route to India لمؤلفه اندرو Andrew صاحب مشروع سكة حديد وادى الفرات لربط الخليج بالبحر المتوسط الذى قدمه في خمسينات القرن الماضى وجدده في

السبعينات وفي نفس المجال يعتبر كتاب: British Routes to India
لمؤلفه هوسكنز Hoskins من بين الكتب الهامة لفهم طرق المواصلات
بين بريطانيا والهند والمارة عبر العراق • وبشأن علاقة بريطانيا بالخليج
العربي وموقفها من الدولة العثمانية يمكن اعتبار كتاب :
Britain and the Persian Gulf 1795-1880. لمؤلفه كيلي
J. B. Kelly من بين الدراسات الجادة التى افادت البحث •

كما لا بد من الاشارة الى كتاب « تاريخ بصرة » لمؤلفه ميرزا حسن خان الذى كان قنصلا لايران في البصرة وتطرق في كتابه الذى ألفه باللغة الفارسية الى تفصيلات عن اوضاعها الادارية والاجتماعية والاقتصادية وبخاصة خلال الفترة المعاصرة له وهى بدايات القرن العشرين • وعلى نفس الغرار ألف آدموف القنصل الروسي في البصرة خلال الفترة (١٨٩٨ - ١٩٠٢) كتابه الموسوم « العراق العربى ولاية البصرة ماضيها وحاضرها » والذى طبع في بطرسبرغ في عام ١٩١٢ باللغة الروسية ، وقد ترجم الدكتور هاشم صالح التكريتى فصولا من هذا الكتاب الهام استعدادا لنشره وقد اطلعنى مشكورا على مسودات الترجمة ووجدت فيها معلومات غزيرة ومفيدة بعضها مستقاة من الحوليات العثمانية وجلها عبارة عن ملاحظات شخصية •

٨ ـ المراجع العربية :

ان مجموعة من الكتب العربية التى الفت محليا في فترة معاصرة لهذه الدراسة أو مقاربة لها قد أفادت البحث ، رغم ورود بعض الاخطاء في طائفة منها ، تجنب البحث ذكرها او مناقشتها خوفا من الاطالة ، نذكر منها كتاب عنوان المجد في بيان أحوال بغداد والبصرة ونجد لابراهيم فصيح الحيدرى والتحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية لخليفة بن حمد النبهانى •

كما ان البحث استأنس بآراء كثير من الأعلام الذين كتبوا البحوث وألفوا الكتب عن الخليج العربي وبذلك مهدوا لنا الطريق لاقتحام هذا المسلك الصعب أخص منهم الاساتذة الدكاترة زكي صالح وعبدالامير محمد امين ومحمود علي الداود •

مثلما ساهمت بحوث ومؤلفات الاساتذة العرب الدكاترة احمد عزت عبدالكريم وصلاح العقاد واحمد عبدالرحيم مصطفى وعبدالعزيز نوار وجمال زكريا في تحديد مسار هذا البحث وتوضيحه •

واخيرا لا يسعني وانا أقدم هذا الجهد المتواضع الا ان أتقدم بوافر شكرى لاستاذى الدكتور ياسين عبدالكريم الذى اشرف على هذا البحث وحبّب اليّ الوثائق فوضع ما يمتلك منها تحت تصرفي ، علاوة على ماقدمه لي من توجيهات قيمة وآراء سديدة جنبتني هفوات كثيرة •

كما اجد من الوفاء ان اتوجه بالشكر لاساتذتي الذين نوروا لي طريق البحث بارشاداتهم خلال فترة اعداد البحث اخص منهم الدكتور فاضل حسين والدكتور عبدالقادر اليوسف والدكتور عبدالامير محمد امين والدكتور محمد محمد صالح والدكتور عبدالوهاب القيسي والدكتور محمد انيس •

كما اود ان اشكر اساتذة كراما ساهموا في اغناء جوانب من هذا البحث عن طريق توجيهاتهم وملاحظاتهم القيمة هم الدكتور محمد طارق الكاتب والدكتور محمد سلمان حسن والدكتور هاشم صالح التكريتي •
كما ان الواجب يدعوني ان اسجل شكرى وامتناني لامناء وموظفي المكتبات العامة والخاصة في القطر وخارجه لخدماتهم المكتبية القيمة التي لولاها لما انجز هذا البحث أخص منهم العاملين في دار وثائق وزارة الهند ودار الوثائق العامة في لندن ومكتبة المتحف البريطاني ومكتبة الدراسات العليا والمكتبة المركزية ومركز دراسات الخليج العربي ومكتبة المتحف العراقي وللقائمين بالاشراف على مكتبة باش اعيان الخاصة في البصرة •

الفصـــل الاول

الاوضاع والعوامل المؤثرة على النشاط التجاري للبصرة والخليج العربي قبيل وخلال الفترة
١٨٦٩ ـ ١٩١٤

١ ـ الموقع واهميته :

تعتبر البصرة من الناحية الجغرافية ، ميناءا خليجيا ، حيث لا يشترط في المدينة التي توصف بأنها ميناء بحرى ان تطل على الساحل مباشرة ، بينما قد يعني في الحقيقة ان يكون لها مخرج نهرى متصل بالبحر[١] ، ومنفذ البصرة الى الخليج هو شط العرب الذى له من العمق ما يكفي لمرور أوسع السفن التجارية عبره ، باستثناء ما كان يعترضه من صعوبات ملاحية عند الحاجز الغريني الخارجي قرب المصب[٢] ، الذى يبعد عن ميناء البصرة قرابة ٨٥ ميلا (١٣٦٫٨كم) ، ذلك الميناء الذى اشرف ـ بسبب موقعه ـ على ثلاثة ارباع التجارة الواردة من أوربا والهند الى الساحل الغربي من الخليج وترك الربع الباقي تتقاسمه البحرين والمواني الاخرى التى تقع الى جنوبها[٣] ، وذلك لان التجار الايرانيين وغيرهم من التجار الاجانب كانوا يفضلون استيراد معظم ما تحتاج اليه «ايران»[٤] من سلع الهند واوربا عن طريق البصرة والعراق لان المواني الايرانية

---

(١) ج· م· ليس ون·ل فالكون ، التاريخ الجغرافي لسهول مابين النهرين ، ترجمة د· صالح احمد العلي ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد الاول ، السنة الاولى ، آب ، ١٩٦٢ ، ص١٩٩ ·

(٢) H. J. Whigham, The Persian Problem, London, 1903, p. 125.

عن الحاجز الغريني أو السد انظر ص٦٨ والخارطة رقم ٣ ·

(٣) (IOR) L/P & S/20C248A, p. 57.

(٤) استعملنا اصطلاح ايران بدلا من فارس ، رغم علمنا بأن هذه التسمية شاعت عام ١٩٣٥ وذلك لتجنب الالتباس ، حيث ان اسم فارس كان يطلق على اقليم واحد من اقاليم ايران المتعددة ·

الخليجية ، بندر عباس ، لنكه ، بوشهر ، المحمرة[٥] ، في الفترة موضوعة البحث ، كانت غير متصلة بالداخل بطرق آمنة وانما كانت تقتصر على تموين المقاطعات القريبة منها ، لذا كان معظم تجارة ايران تتجه الى البصرة ، ومنها عن طريق الملاحة النهرية الى بغداد ثم برا الى خانقين وكرمنشاه ليجرى توزيعها على سائر المقاطعات الايرانية[٦] ، أضف الى ذلك ان شركات البواخر عابرة البحار كانت تفضل التوجه الى البصرة دون سائر الموانىء الخليجية الاخرى لانها تستطيع العودة وهى محملة بالتمور والحبوب العراقية واللؤلؤ البحراني الذى كان يتوافر في أسواق البصرة دائما ، والسبائك الذهبية والفضية التى كان يجلبها التجار الاوربيون القادمون اليها من حلب عبر الطريق الصحراوى للقوافل لاستبدالها بالمنتجات الشرقية[٧] ، كل ذلك جعلها تكون في مقدمة موانىء الخليج العربي،وتتضح هذه الحقيقة فيعبارة لاندون "Landon" « ان اهمية البصرة تكمن في انها تحتل اقرب موقع الى البحر المفتوح وباستطاعة ارصفتها ان تستقبل البواخر عابرة المحيطات بالاضافة الى

---

(٥) عن هذه الموانىء ص٣٠ـ٣٢ من هذا الفصل

(٦) (PRO) FO/195/2308, British Consulate Basra, 1909, p. 100.

ومن الجدير بالذكر ان نهر الكارون فتح للملاحة عام ١٨٨٨ بين المحمرة والاحواز الا ان الطريق بين هذه الاخيرة واصفهان كان لا يزال محفوفا بالاخطار وتهدده عشائر البختيارية وظل التجار يفضلون طريق بغداد كرمنشاه • ويظهر ان ٦٠٪ من البضائع المستوردة الى البصرة كان يعاد تصديرها الى ايران عن طريق بغداد •

(٧) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 57.

انظر الخارطة رقم (١) من الملحق

اتصالها بظهيرة غنية كثيفة السكان ... لذا تعتبر جغرافيا وتجاريا مركزا لسوق الخليج بدون منافس[٨]» ويتأكد ذلك من رأى G. C. Buchanan احد الخبراء في شؤون الملاحة والتجارة عندما يقول : « ان البصرة تحتل المكان الاول بين جميع مواني الخليج الاخرى ، وستصبح مستقبلا أعظم ميناء في الشرق الاوسط كله ، في حين ان ميناء بندر عباس يأتي في المرتبة الثانية ، اما بوشهر فلا مستقبل لها ..[٩] »

وكان من المؤمل للبصرة ان تصبح ميناءا رئيسا لا للعراق فحسب وانما لكل الخليج وايران على ان تصلها البواخر عابرات المحيط مباشرة ودون ان تتوقف في احدى المواني في الخليج العربي لتفرغ كامل شحناتها من السلع التجارية اللازمة لمنطقة الخليج فيها على ان يتم تزويد باقي مواني الخليج الاخرى بما تحتاج اليه من بضائع من مستودعات البصرة بواسطة بواخر ساحلية وسفن محلية وفي ذلك توفير في الجهد والوقت والمال[١٠] .

وكان المفروض ان تتحول هذه الآمال الى حقائق في سبعينيات القرن التاسع عشر عندما سعى الوالي مدحت باشا الى بسط السيادة العثمانية على الخليج العربي وحاول تطوير « شركة عمان العثماني » للنقل البحرى وباشر بتحسين ميناء البصرة ، الا ان مبادراته تلك نبهت

---

(٨) Perceval Landon, Basra and the Shatt-Ul-Arab, Journal of Royal Society of Arts, Vol. LXIII, April, 23, 1915, p.507.

كاتب المقال أحد المهتمين بدراسة الشرق الاوسط وله بحوث ومحاضرات كثيرة في ميدان اهتمامه .

(٩) (IOR) L/P&S/20/CI49, p. 2.

(١٠) (IOR) L/P & S/20/C149, p. 2.

بريطانيا الى المخاطر المتوقعة لنفوذها في منطقة الخليج الامر الذى دفعها الى اتخاذ الاجراءات الكفيلة بالدفاع عن مصالحها في المنطقة ، حفاظا على أمن طريقها الى الهند[١١] .

ولو استثنينا اهتمام مدحت باشا بالبصرة (١٨٦٩-١٨٧٢) عندما أراد تطويرها ليجعل منها نقطة انطلاق صوب الخليج العربي ، وجهود نافذ باشا ١٨٨٧ الذى حاول جعلهـا مركزا تجـاريا وسياسيا في منطقـة الخليج[١٢] ، وتطلعـات حمدى باشا عـام ١٨٩٨-١٨٩٩ وهى فترات قصيرة ، وجهود فردية ، فاننا نجـد ان البصرة ظلت تفتقر طيلة الفتـرة التى نبحثها الى المبادرات الجـادة والمتطلبات الاساسية لمواجهـة النفوذ البريطاني المتمركز في منطقة الخليج ولـكن رغـم ذلك كلـه احتفظت بمكانتها الستراتيجية والتجارية واستمرت متفوقة تجاريا على معظم مواني الخليج العربي رغم ضعف امكانيات السلطة العثمانية المحلية المسؤولة عن ادارة البصرة .

ولبيان دور ميناء البصرة التجاري في الخليج العربي لابـد لنا ان نوضح بايجاز مواقع وصلاحية وامكانيات مواني الخليج الهامـة المختلفة لكثرة ورود أسمائها في هذا البحث ولعلاقاتها التجارية مع البصرة طيلة الفترة التي ندرسها .

---

(١١) للاستزادة عن هذا الموضوع يمكن مراجعة : عبدالفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، بغداد ، ١٩٣٥ .

(١٢) (PRO) FO/78/5108 Turkey, Island of Bahrein and the El-Kater Coast, 1879-1891..

اشارة الى تقرير روبرتسون المساعد السياسي في البصرة الموجه الى المقيم السياسي في بغداد المرقم ٣٩٧ والمؤرخ ١٤ تشرين الثاني ١٨٨٧ .

آ ـ الفاو : هى النافذة التى تطل منها البصرة على الخليج والمحطة التى كان يتم عبرها الاتصال التلغرافي بالمواني الهندية من جهة ، واسطنبول واوربا من جهة اخرى[١٣] • تقع على بعد ستين ميلا (٩٧كم) الى جنوب البصرة وخمسة اميال شمال مقدمة الحاجز الغريني الذى يمتد لمسافة حوالي عشرين ميلا في الخليج • وكان يتوسط هذا الحاجز مجريان مائيان كان الغربي منهما صالحا لمرور البواخر عبره الى البصرة والذى يمكن اعتباره لسانا لشط العرب في الخليج العربي[١٤] •

ب ـ الكويت : كانت تسمى أيضا « القرين » تبعد عن الفاو بحرا بحوالي ٨٥ ميلا (١٣٧كم)[١٥] ولم يكن لها أهمية تجارية كمرسى، وانما اكتسبت اهمية سياسية في أواخر القرن التاسع عشر عندما فكر الالمان بايصال نهاية خط سكة حديد بغداد الى الكاظمه على ساحل الكويت وبشكل عام كان بامكان البواخر التى تحتاج الى عمق ١٩ قدما من المياه الابحار قرب الجزر والمسالك المائية القريبة

---

(١٣) (IOR) L/P & S/18/B112, Note on the Turkish Fort at Fao on the Shatt El-Arab, p.1.

(١٤) Briton Cooper Busch, Britain and the Persian Gulf, 1894-1914, Berkeley, 1967, p. 34.

(١٥) (IOR) L/P&S/20/C74 Persian Gulf and Gulf of Oman Resources and Coast Defences, Admiralty, Sept. 1903, p.28.

من رأس الخليج العربي والكويت[١٦] التى هى :

١ ــ خور الصبية الذى يفصل بين الاراضى الداخلية للكويت وبين جزيرة بوبيان .

٢ ــ جزيرة بوبيان ، طولها من الشمال الى الجنوب ٢٥ ميلا (٥ر٤٠كم) وعرضها من الشرق الى الغرب ١٢ ميلا (٥ر١٩كم) ولم يكن باستطاعة البواخر الكبرى الرسو الى جوارها .

٣ ــ جزيرة وربه ، جزيرة صغيرة تقع شمال بوبيان ويفصلها عن أم قصر خور الزبير .

٤ ــ خور الزبير ، ويمتد الى الاراضى الداخلية لمسافة اربعة أميال حوالي ٥ر٦كم .

٥ ــ خور عبدالله ، يقع الى غرب الحاجز الغريني وهو خليج صغير وعميق يمتد بين رأس البشه جنوب الفاو شرقا ، وجزيرة بوبيان غربا ، ويبلغ عرضه عند مدخله ١٤ ميلا (٢٣كم) ويضيق باتجاه الشمال[١٧] .

هذا وان هذه الجزر والشعاب المائية كانت تدار من قبل الدولة العثمانية عن طريق ولاية البصرة بموجب « فرمان » صادر من اسطنبول عام ١٨٧١[١٨] .

---

(١٦) (IOR) L/P&S/20/C74, p. 29.

عن الكويت انظر الفصل الثاني ص

(١٧) (IOR) L/P&S/10/51, Koweit Relation with Turkey 1904-1912, pp. 4-5.

(١٨) بصرة ولايتى سالنامه‌سي ، دفعه ٢ ، لسنة ١٣٠٩هـ ، ص١٧٣ .

Ali Haydar Midhat Bey, The life of Midhat Pasha, London, 1903, p. 55.

حـ ـ مواني ساحل الاحساء : الساحل الذى يمتد اعتبارا من رأس الارض في مدخل الكويت الى العقير جنوبا كان يعرف بساحل الاحساء ومن موانيه الرئيسة القطيف وكان هذا الساحل جزءا من سنجق نجد الخاضع للسيادة العثمانية(١٩) ٠

د ـ جزيرة البحرين : تبعد عن جنوب الفاو قرابة ٢٤٧ ميلا (٣٩٨كم) والرسو في مينائها كان سيئا للغاية لدرجة كانت البواخر المحيطية تضطر للتوقف على بعد اربعة اميال (٦٫٥كم) من سواحلها لانزال المسافرين وتفريغ شحنات البضائع ورزم البريد لتنقل الى الساحل على ظهور الحمير المدربة لهذا الغرض(٢٠) ٠ ورغم ان هذه الجزيرة كانت ضمن ساحل الاحساء الخاضع للدولة العثمانية الا ان الدولة لم تمارس فيها ادارة مباشرة رغم انها حاولت مرارا تثبيت حقوقها في الجزيرة خلال الفترة ١٨٧١-١٨٩٢(٢١) ولكنها فشلت أمام تأهب حكومة الهند وحذرها الشديد من امتداد النفوذ العثماني اليها ٠

هـ ـ مواني شبه جزيرة قطر وساحل عمان : ويمتد ابتداء من البديع ومرورا بالعديد و «أبو ظبي» ودبي والشارقة وعجمان وأم القوين ورأس الخيمة وانتهاءا بمسقط ٠ حاولت الدولة العمثانية تأكيد

---

(١٩) Busch op. cit., pp. 28-31.

سليمان الدخيل ، تحفة الالباب في تاريخ الاحساء ، مطبعة الرياض، بغداد ١٣٣١هـ ، ص ص٣٣-٣٨ ٠

(٢٠) (IOR) L/P&S/20 C74, p. 39.

(٢١) (PRO) FO 195/1798, Baghdad Received.

تقرير نائب القنصل البريطاني في البصرة المرسل الى القنصل البريطاني العام في بغداد المؤرخ في ١٧ حزيران ١٨٩٠ ٠

سيادتها عليها منذ حملة الاحساء عام ١٨٧١ لانها كانت تدفع الزكاة الى ائمة الوهابين الذين كانوا قد اعلنوا ولاءهم وتبعيتهم للدولة العثمانية[٢٢] • وبشكل عام لم تكن لهذه الموانى أهمية تجارية متميزة آنئذ •

و ــ المحمرة : تقع على ملتقى نهر الكارون بشط العرب على بعد ٢٢ ميلا (٣٥كم)[٢٣] الى الجنوب من البصرة واربعين ميلا (٦٤كم) شمال الفاو[٢٤] • وهى مدينة حديثة صغيرة أسسها الشيخ (مرداو) أحد رؤساء عشائر كعب[٢٥] ووسعها ابنه الحاج يوسف عام ١٨١٢[٢٦] ، وكان باستطاعة البواخر التى تجتاز الحاجز الغريني

---

(٢٢) انظر بحث الاحساء في الفصل الثاني ص

(٢٣) Landon, op. cit., p. 511.

(٢٤) Arabistan C.T.R., 1913, p.5.

(٢٥) للاستزادة عن عشائر كعب انظر المذكرة الهامة التى كتبها رولنصون القنصل البريطانى العام في بغداد عام ١٨٤٤ عن هذه العشائر وتاريخها ونشاطها في : (IOR) L/P&S/20/C242. pp. 105-116.

وللاستزادة عن دور عشائر كعب في امارة عربستان يراجع : الدكتور مصطفى عبدالقادر النجار ، التاريخ السياسى لامارة عربستان العربية ١٨٩٧ــ١٩٢٥ ، القاهرة ١٩٧١ •

(٢٦) (IOR) L/P&S/20/C242. pp. 105-116.

اما السيد احمد كسروي فانه يرد مزاعم كرزن (التي استقاها أصلا من رولنصون) حول تاريخ تأسيس المدينة في عام ١٨١٢ ويدعي بأنها كانت موجودة قبل هذا التاريخ ويستشهد ببعض المخطوطات عن تاريخ كعب وبذلك يريد ابعاد تبعية المحمرة عن الدولة العثمانية •
انظر : تاريخ بانصد ساله خوزستان ، مطبعة مهر ، تهران ، ١٩٣٤ ص١٨١ •

قرب الفاو ان تصل اليها الا ان المحمرة لم تكن ميناء بمعنى الكلمة ولم يكن فيها رصيف وانما كانت البواخر ترسو في منتصف النهر وتتصل بالشاطيء بواسطة سفن صغيرة معدة للشحن والتفريغ[٢٧] . كما ان المواصلات البخارية النهرية بينها وبين البصرة كانت منتظمة ويومية منذ سبعينيات القرن التاسع عشر ، في حين ان المواصلات البخارية بينها وبين الاحواز عبر نهر الكارون لم تنتظم الا في عام **١٨٨٨**[٢٨] .

ر ـ ميناء بوشهر : يبعد عن جنوب شرق الفاو قرابة **١٣٤** ميلا[٢٩] (٢١٦كم) ويخدم تجارة المناطق الجبلية المجاورة وكذلك شيراز واصفهان رغم ان الطريق اليهما كان محفوفا بالاخطار كما ان البواخر الكبيرة كانت تضطر للرسو على مسافة ٤ـ٥ر٤ ميع (٧كم) من سواحله نظر لضحالة المياه بالقرب من تلك السواحل أما البواخر التي لا يزيد غاطسها على **١٧** قدم فانها كانت تستطيع الرسو على بعد **١٧٥ر١** ميل (حوالي ٨ر٢كم) من الساحل[٣٠] ومدينة بوشهر كانت صغيرة وأزقتها ضيقة وبيوتها خربة باستثناء عدة منشآت حديثة على الساحل عائدة للشركات الاجنبية[٣١] . وطقس الميناء كان حارا ورطبا للغاية لا يصلح للسكنى ، علما بأن غالبية سكان الميناء كانوا من أصل عربي قدموا اليه من « أبو ظبي »

---

(٢٧) (IOR) L/P&S/20/C74, p. 23.

(٢٨) انظر ذلك في ص

(٢٩) وترد ايضا ابو شهر وبندر شاهبور
(IOR) L/P&S/20/C74, p. 39.

(٣٠) Ibid, p. 23.

(٣١) جريدة الزوراء ، العدد ١٠٥٨ سلخ ذي الحجة ١٢٩٩هـ .

واختلطوا بالسكان المحليين[٣٢] •

ح ـ ميناء لنكه : يقع الى الشرق من ميناء بوشهر قرب خليج صغير يبلغ عمق الماء على بعد ¾ الميل من ساحله حوالي خمس قامات (٣٠ قدما) ورغم وجود دائرة كمرك متواضعة في هذا الميناء[٣٣] الا انه لم يكن ميناء ذا اهمية في منطقة الخليج •

ط ـ ميناء بندر عباس : يقع عند مدخل الخليج العربي على بعد حوالي ٢٨٠ ميل (٤٥٠كم) الى الشمال الغربي من مدينة مسقط و٩٦ ميلا (١٥٤كم) من شمال شرق ميناء لنكه[٣٤] وهذا الميناء كان يخدم مقاطعة كرمان الايرانية علما بأن عمق الماء على بعد ميلين من سواحله كان يتراوح بين ١٨ـ٢٤ قدما وكان على السفن الكبيرة الرسو على بعد اربعة اميال (٦٫٥كم) من الساحل • وامتاز الميناء برصيف طوله ١١٠ ياردات (١٠٠م) كان باستطالته استقبال السفن الصغيرة قبل المد وبعده بثلاث ساعات فقط أما في الاوقات الاخرى فكان الرصيف جافا[٣٥] ولا بد من الاشارة الى ان مناخ هذا الميناء كان حارا ورطبا جدا كما ان ندرة مياه الشرب فيه[٣٦] جعله غير صحي وغير ملائم للسكنى •

---

(٣٢) J. R. Wellested, Travels to the City of the Caliphs Vol. I, London, 1840, p. 133.

(٣٣) (IOR) L/P&S/20/C 74, p. 23.

(٣٤) J. G. Lorimer, Gazeteer of the Persian Gulf Oman and Central Arabia, Vol. IIA. Geog., Calcutta, 1908, p. 8.

(٣٥) (IOR) L/P&S/20/C74, p.23.

(٣٦) Lorimer, IIA, p.9.

ويتضح لنا من هذا السرد الموجز لمواقع موانى الخليج العربي الرئيسة خلال الفترة التى نبحثها بأن ميناء البصرة كان في مقدمتها سواء من حيث المناخ أو الانتاج أو الارصفة أو الخبرة التاريخية بشؤون التجارة ، وأهم من ذلك كله اتصاله بالداخل بطرق مواصلات نهرية وبرية آمنة تمتد شمالا الى بغداد ثم شرقا الى ايران الغربية وغربا الى سواحل البحر المتوسط وبفضل البصرة اعتبر الخليج العربي ممرا تجاريا هاما في منطقة الشرق الاوسط برمتها(٣٧) •

٢ ـ الحالة الادارية :

ظلت البصرة عرضة لهجمات العشائر القاطنة في أطرافها في أواخر حكم المماليك نتيجة لضعف ادارتها ، الامر الذى ادى بفريق من تجارها وملاكها الى مغادرتها وبذلك ضعفت تجارتها وبارت أراضيها(٣٨) • وبعد سقوط المماليك عام ١٨٣١ نجح الوالي علي رضا باشا في اخماد الحركات العشائرية المتزايدة في جنوب العراق وشماله ، تلك الحركات

للاستزادة يمكن مراجعة :

(٣٧) Halford L. Hoskins, The Middle East Problem Area in World Politics, New york, 1957, p. 3.

عن اهمية البصرة والخليج السياسية يراجع : صبرى فارس الهيتي، الخليج العربي ، دراسة في الجغرافية السياسية ، اطروحة دكتوراه ، قسم الجغرافية/كلية الآداب/ جامعة بغداد/بغداد ١٩٧٦ • وعن الاهمية التجارية اللاحقة للبصرة يراجع : صلاح حميد الجنابي ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة ، رسالة ماجستير/قسم الجغرافية/كلية الآداب/جامعة بغداد ، بغداد ١٩٧٤ •

(٣٨) اقا ميرزا حسن خان ، تاريخ بصره ، كلكتا ، بدون تاريخ ، ص٦٠ •

التى أضرت بالتجارة وأخرت الزراعة وكادت تشتت وحدة الاراضي العراقية ، فالاكراد في الشمال كانوا على وشك تشكيل امارة لهم والمنتفك في الجنوب قد استقلوا فى « ديرتهم » وعشائر عنزه غالبا ما هددت بغداد واطرافها ، ولم يكن الامر يختلف بالنسبة لعشائر شمر ايضا[٣٩] • في حين أفلحت عشائر كعب في الاستحواذ على بساتين المحمرة التابعة لولاية البصرة •

لذا فان لجهود الوالي علي رضا باشا الاستثنائية في هذا المضمار وبخاصة في فتح المحمرة عام **١٨٣٧** أهمية خاصة ، ورغم انه لم يفلح في الاحتفاظ بها بسبب عودة عشائر كعب اليها حال مغادرة القوات العثمانية لها[٤٠] الا ان مساعيه أوجدت كيانا موحدا للعراق الذى كان على وشك ان يتحول الى دويلات مدن تحكم من قبل رؤساء العشائر هنا وهناك •

وقد تابع الولاة العثمانيون اللاحقون جهود هذا الوالي في توحيد الاراضي العراقية والتأكيد على حدوده والتقليل من نفوذ العشائر فيه ومحاولة احلال الامن والاستقرار في البلاد والاهتمام بالمشاريع الملاحية والتجارية[٤١] •

---

(٣٩) للاستزادة عن الاوضاع العامة في العراق في عهد المماليك يراجع : عباس العزاوى ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ج٧ ، بغداد ، ١٩٥٥ ، ص‌ص١٨ ، ٢٠ ، ٢٤ ، ٣٨ ،

S. H. Longrigg, Four Centuries of Modern Iraq, Beirut, 1968, pp. 163-276.

وعلاء كاظم نورس ، حكم المماليك في العراق ، ١٧٥٠ ـ ١٨٣١ ، بغداد ـ ١٩٧٥ •

(٤٠) كسروى ، المصدر السابق ، ص‌ص١٨٤ـ١٨٥ •

(٤١) منهم محمد نجيب باشا (١٨٤٢ ـ ١٨٤٨) ونامق باشا =

وفيما يتعلق بالبصرة استطاع رشيد باشا الكوزلغي (١٨٥٣-١٨٥٦) استعادة مهيجران ونهر خوز وبعض المقاطعات الاخرى في أطراف البصرة من أيدي رؤساء عشائر المنتفك حيث كانت تمنح لهم التزاما واعادها الى الدولة[٤٢] .

وفي عام ١٨٦٥ استطاع نامق باشا ابان ولايته الثانية للعراق (١٨٦١-١٨٦٨) ، استعادة مقاطعة أبي الخصيب ويوسفان والفياضي والعامرية ومعظم مقاطعات القرنة وجعلها تحت نفوذ متسلم البصرة وربط واردانها رأسا بالخزينة وقد أتم منيب باشا متصرف البصرة جهود الوالي في استرداد مقاطعات أخرى كانت تحت نفوذ العشائر وربطها بالدولة مباشرة[٤٣] . ونتيجة لهذه الجهود عادت الثقة الى التجار والملاك فعادوا اليها بعد ان كانوا قد غادروها الى البحرين وبومباى هربا من تجاوزات العشائر[٤٤] وبذلك تحددت معالمها وتوحدت ادارتها رغم انها ظلت طيلة الفترة ١٨٦٩ - ١٩١٤ تتأرجح بين درجة المتصرفية والولاية عدة مرات[٤٥] ، ففي عام ١٨٦٩ غدت لواء تابعا لولاية بغداد يتبعه عدة

(١٨٥١-١٨٥٣) ولايته الاولى .

(٤٢) بصره ولايتي ، سالنامه‌سي ، سنة ١٣٠٨هـ/١٨٩٠/١٨٩١ ، دفعه ١ ، بصره مطبعه سنده باصامشدر ، ص١٦٨ .

(٤٣) نفس المصدر ، ص١٦٨ .

انظر عن الاحوال العامة في البصرة في عهد منيب باشا عام ١٢٧٧هـ/١٨٦١م ، القاضي أحمد نور الانصاري ، النصرة في اخبار البصرة، تحقيق الدكتور يوسف عزالدين ، طبعة ثانية ، مطبعة الشعب ، بغداد، ١٩٧٦ ، ص١٩-٤٦ .

(٤٤) بصره ولايتي، سالنامه‌سي، سنة ١٣٠٨ ، دفعه١ ، ص١٧٠ .

(٤٥) بصره ولايتي ، سالنامه‌سي ، سنة ١٣٠٩ دفعه ١ ، ص٣١٧ .

أقضية هي البصرة والقرنة والكويت .

وصار قضاء البصرة يتكون من خمس نواحي هي الفاو وأبي الخصيب وشط العرب والهارثة والزبير وكل ناحية منها كانت تدار من قبل مدير وكاتب وعدد من الشرطة .

وقضاء القرنة الذي بات يشمل اربع نواحي هي بني منصور والمدينة والنشوة والدير وكانت تدار كالنواحي السالفة الذكر .

أما الكويت فانها كانت تدار من قبل شيخها كقائممقام فخري من قبل الدولة العثمانية ولم تكن فيها دوائر حكومية ولم تخضع لاية ضريبة معينة بل كان شيخها يحصل على ٢٥٠ طن من التمر سنويا[٤٦] مقابل حمايته لرأس الخليج من تجاوزات اللصوص ابان موسم تجارة التمور .

أما موظفو المتصرفية أو الولاية فكان على رأسهم المتصرف أو الوالي حسب الدرجة التي تكون عليها البصرة يعاونهما أركان الولاية وهم معاون المتصرف أو نائب الوالي والدفتردار ومدير التحرير ومجلس الادارة الذي يتكون من أعضاء أصليين هم في العادة نائب الوالي والمحاسب ومدير التحرير والمفتي ونقيب الاشراف ومحاسب الاوقاف ومدير الطابو ، واعضاء موقتين يجري انتخابهم من بين وجوه البصرة وخاصة تجارها ، وهناك محكمة التجارة ويترأسها كبير التجار وعضوان دائميان واربعة أعضاء موقتون يكون احدهم أو اكثر من الاقليات الدينية الاخرى المسيحية واليهودية يعاونهم عدد من الكتاب والمدونين .

وبشكل عام يمكن القول بأن اكثر من مائة موظف واداري كانوا يعملون في دوائر الدولة المختلفة في ولاية البصرة موزعين على دوائر الاوقاف والمعارف والجباية والرسوم وادارة ابي الخصيب والدواسر

---

(٤٦) المصدر السابق ، دفعه ٣ ، سنة ١٣١١هـ/١٨٩٣/١٨٩٤م.

والفاو والنشوه والديون والتلغراف والحجر الصحي والطابو ومطبعة الحكومة[٤٧] ورغم تمتع الولاية بالحكم الذاتي النسبي الا ان هذه الدوائر كانت تابعة لما يشابهها من دوائر في بغداد او ان بعضها كانت تتبع اسطنبول مباشرة كما هو الحال بالنسبة لدوائر البريد والتلغراف والحجر الصحي والاوقاف[٤٨] • ومن جهة أخرى كانت الشؤون البحرية تدار من قبل قائد الاسطول في البصرة ذلك الاسطول الذى كان يتفاوت عدد سفنه تبعا للظروف السائدة في منطقة الخليج • يعاونه حوالي سبعون شخصا بين ضابط وطبيب وصيدلاني وكاتب وفني[٤٩] •

وقبل ان تمارس الدولة العثمانية سيادتها بشكل مباشر على ساحل الاحساء عام ١٨٧١ كان الاقليم بموجب الترتيب الادارى العثماني عبارة عن قضاء مركزه الرياض يسمى قائممقامية نجد ويتبعه عدة نواحي هي القطيف والحسا والبحرين وقطر وكان القضاء يدار من قبل فيصل السعود ثم عبدالله السعود كقائممقامين من قبل الدولة العثمانية[٥٠] •

وبعد حملة مدحت باشا الى الاحساء ١٨٧١ تحول قضاء نجد الى لواء وصار يتبعه قضاءان هما القطيف وقطر وعدة نواحي هي المبرز والجفر والعقير وارسلت الدولة الموظفين اليها مباشرة عدا قطر حيث نعين شيخها قائممقاما لها يعاونه عدد من الموظفين العثمانيين وثلة من

---

(٤٧) نفس المصدر ، دفعه ٢ ، سنة ١٣٠٩هـ ، ص٣٢٠-٣٢٣ •

(٤٨) Basra C.T.R., 1887, p.3.
Busch, op. cit., p. 35.

(٤٩) بصره ولايتي ، سالنامهسي ، دفعه ٢ ، لسنة ١٣٠٩هـ ، ص٣٢٣ •

(٥٠) الزوراء ، ١٤٨ ، ١٠ ربيع الاول/١٢٨٨هـ •

الشرطة وفوج من الجيش[٥١] .

وفي عام ١٨٧٥ رفعت مرتبة البصرة من متصرفية الى ولاية وصارت تشمل القرنة والزبير والعمارة وسوق الشيوخ والناصرية وكوت الامارة والكويت والاحساء (لواء نجد)[٥٢] .

وفي عام ١٨٨٠ أنزلت درجتها مرة اخرى من ولايـة الى متصرفية وتعين مظهر باشا متصرفا لها[٥٣] الا ان الامـــر لـم يدم طويـلا حتى تحولت من جديد الى ولاية عام ١٨٨٤[٥٤] ومنحت وكالة الى علي رضا باشا قائد البحرية[٥٥] الى ان وصلها واليهـا عزت افندي من اسطنبول

---

(٥١) بصره ولايتـــي ، سالنامـهسي ، ١٣٠٩هـ ، دفعـه ٢ ، ص١٩١ .

Grattan Geary, Through Asiatic Turkey, Vol. I London, 1878, p. 334.

(٥٢) بصرة ولايتي ، سلنامهسى ، ١٣٠٩هـ ، دفعـه ٢ ، ص‌ص ١٧٣ ـ ١٩٥ .

ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٥ـ٩٨ .

(٥٣) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٦٥ . بصره ولايتي، سالنامهسي ، دفعه ٢ ، سنة ١٣٠٩ ، ص٦٥ .

(٥٤) سمع زفوبودا (Svoboda) ان البـصرة ستصبح ولايـة وتتبعها الناصرية والعمارة ونجد وسيعين ضليع باشا متصرف العمـارة واليا لها . انظر : Diary, No. 27, 19 June, 1884.

(٥٥) (PRO) F.O/78/4901. Turkish Fort At Fao on the Shatt El-Arab.

رسالة من نائب القنصل البريطاني في البصرة « موكلر » الى وكيل الوالي علي رضا باشا بتاريخ ١٦ كانون الاول ١٨٨٥م .

عام ١٨٨٦[٥٦] ، الذى لم يكن بمستوى المسؤولية المناطة به ، ومن أشهر ولاة البصرة اللاحقين ، نافذ باشا عام ١٨٨٧ الذي حاول بعث الحياة في مشروع مدحت باشا ولكنه لم يفلح[٥٧] . وهدايت باشا الذى كان قائدا للجيش في ولاية بغداد وتعين واليا للبصرة عام ١٨٨٩ وفي عهده صدر أول عدد من تقويم الولاية[٥٨] . وكذلك حمدى باشا ابان ولايته الثانية (١٨٩٨–١٨٩٩) أراد تأكيد الحقوق العثمانية في منطقة الخليج العربي ولكنه لم يستطع المضي في مساعيه بسبب قوة نفوذ القناصل البريطانيين في البصرة والذين امتازوا بالحنكة السياسية وتمتعوا بالدعم العسكرى والدبلوماسي من لدن كل من حكومة الهند ووزارة الخارجية البريطانية . واستمر الجهاز الادارى العثماني في البصرة ضعيفا حتى عام ١٩١٤ .

تطور المقيميات والوكالات السياسية البريطانية في منطقة الخليج والبصرة

نظرا لان المقيمية والقنصلية البريطانية ووكالاتها في الخليج العربي وكذلك المعتمدية السياسية والقنصلية في البصرة كانت تنوب عن حكومة الهند ووزارة الخارجية في اتصالاتهما مع السلطات المحلية العثمانية منها والايرانية ، لذا نجد من المناسب ونحن نتناول الوضع الادارى ان نشير بايجاز الى تطور هذه المراكز البريطانية في المنطقة ، لانها غدت وكأنها أجهزة ادارية تمارس سلطتها في مناطقها بهيمنة اكثر في بعض الاحيان من السلطات الشرعية فيها .

---

(٥٦) Diary, No. 29, Nov. 26 1886.

(٥٧) الزوراء ، ١٣٩٣ ، رمضان ١٣٠٦هـ/١٨٨٩ .
Diary, No., 30. Sept. 14 1887.

(٥٨) بصره ولايتي ، سالنامه‌سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨هـ .

لقد فتحت شركة الهند الشرقية وكالـة تجارية لها في بندر عباس عام ١٦٢٢[٥٩] والتى أصبحت مركزا للنشـاط التجـارى السياسـي في منطقة الخليج العربي واستمرت تمـارس ذلـك الدور لمدة قرن ونصف وفي عام ١٧٢٣ أسست الشركة وكالة موقتة لها في البصرة التى أصبحت دائمية عندما انتقلت اليها وكالة بندر عباس عام ١٧٦٣ بسبب اضطراب الاوضاع السياسية في ايران وفي نفس العام فتحت الشركة وكالة أخرى لها في بوشهر ، وظلت وكالـة البصرة حتى عـام ١٧٧٨[٦٠] المـركز الرئيس لنشاط شركة الهند الشرقيـة في الخليج العـربي عندمـا انتقلت تلك المسؤولية الى المقيـم في بوشـهر ليمـارس الاشراف على شـؤون الخليج[٦١] .

أما البصرة فانها تحولت عام ١٧٧٨ من وكالة الى مقيمية واستمرت لغاية عام ١٨١٠ عندما خفضت درجتهـا الى وكالـة سياسية مساعدة تابعة لبغداد وفي عام ١٨٢٢ خفضت درجتهـا مرة اخرى الى وكالـة محليـة أنيطت الى تاجر محلي يسمى بارسيغ شغلها طيلة الفترة ١٨٢٢–١٨٥١

---

(٥٩) للاستزادة عن النشاط التجاري لهذه الشركة ووكالاتها في الخليج العربي في القرنين السابع عشر والثامن عشر يراجع : الدكتور عبدالامير محمد امين ، المصالح البريطانية في الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر وأثرها في الخليج العربي ، مجلة الخليج العربي العـدد الثامن ، ١٩٧٧ ، ص ص١٧–٢٥ .

(٦٠) قبل عام ١٧٧٨ لم تكن هناك اية أهمية سياسية لاصطلاحي المقيم والوكيل بل كان المقيم يعتبر تابعا للوكيل . ولكن في أواخر القرن التاسع عشر فان الحالة أصبحت معكوسة وصار الوكيل يتبع المقيم .

(٦١) Penelope Tosson, Archival Sources for Arabian and Gulf Studies in the India Office Records, Abou Dhabi, 1977, p.3.

حيث تم في هذا العام الاخير تحويلها الى وكالة أهلية يشغلها تاجر بريطاني استمرت حتى عام ١٨٧٣ عندما ارتفعت درجتها الى معتمدية مساعدة ، تمتع المعتمدون فيها بصفتين صفة وكيل لحكومة الهند ونائب قنصل للحكومة البريطانية بسبب التطورات التى نجمت في منطقة الخليج في اعقاب حملة مدحت باشا الى الاحساء واستمر هذا الوضع لغاية عام ١٨٩٨ عندما تحولت ادارة البصرة من حكومة الهند الى حكومة لندن وتعين لها قناصل عامون(٦٢) •

ومن جهة اخرى فان فتح الوكالة في بوشهر عام ١٧٦٣ كان نقطة تحول في علاقات الشركة بالخليج العربي حيث غدت الوكالة في عام ١٨٢٢ مقيمية مسؤولة عن باقي الوكالات السياسية التى تأسست تباعا في منطقة الخليج منها الوكالة المحلية فى الشارجة عام ١٨٢٣ المشرفة على الساحل العماني والوكالة السياسية فى مسقط ١٨٤٠ والوكالتان السياسيتان لكل من البحرين والكويت عام ١٩٠٤ ، وكان المقيم السياسي فى بوشهر يتلقى تقارير الوكلاء من مناطق الخليج ويوحدها ويبعثها الى حكومة بومباى حتى عام ١٨٧٣ والى حكومة الهند بعد هذا التاريخ ، بسبب التغير الذى حدث في طبيعة المراسلات البريطانية في منطقة الخليج والهند لمواجهة النشاط العثماني في المنطقة • وفي عام ١٨٧٨ أصبح المقيم البريطاني في بوشهر قنصلا عاما ايضا لاقليم فارس الايراني الذى يضم عربستان ولورستان ومقاطعة لنكه وكل الجزر التى تقع ضمن الساحل الشرقي من الخليج العربي ، لذا غدا مسؤولا امام حكومة الهند بصفته مقيما في الخليج وامام وزارة الخارجية البريطانية بصفته قنصلا عاما لاقليم فارس(٦٣) •

---

(٦٢) Lorimer, 2, pp. 2685-2689.

(٦٣) Tosson, op. cit., pp. 9-10.

من هذا نستنتج بأن بريطانيا سواء عن طريق حكومة الهند أو وزارة الخارجية البريطانية كانت تمارس نشاطها وتتعامل مع الولاة العثمانيين أو الحكام الايرانيين في منطقة الخليج عن طريق مقيمين أو وكلاء سياسيين اجتازوا اختبارات اللغة العربية والفارسية قبل تعيينهم وامتازوا بالحنكة السياسية والخبرة التجارية والقدرة الادارية مقابل ولاة وحكام عثمانيين وايرانيين ضعاف لم يكونوا في كثير من الاحيان بمستوى المسؤولية[٦٤] •

٣ ـ السكان :

كان آخر عهد البصرة بالاستقرار والازدهار السكاني هو نهاية حكم آل افراسياب في النصف الثاني من القرن السابع عشر[٦٥] • وبعيد ذلك توالت عليها المحن وسادتها الاضطرابات فغزاها الفرس عام **١٧٧٥** وشردوا اهلها من ديارهم ورغم ان امام مسقط احمد بن سعيد هب للدفاع عن المدينة واهلها[٦٦] ، الا انها لم تستعيد أيام عزها وتحولت الى

---

(٦٤) للاستزادة انظر ، بدج ، المصدر السابق ، ج١ ، هامش ٩١ ، ص٩٣ •

(٦٥) عن حكم آل افراسياب في البصرة انظر : حسين محمد القهواتي ، العراق بين الاحتلالين العثمانيين الاول والثاني ١٥٣٤ـ١٦٣٨ ، اطروحة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥ ، ص‌ص٢٩٦ـ٣١٢ •

(٦٦) Salil-Ibn-Razik, History of the Imams and Seyyids of Oman from A. D. 661-1856, Translated from the Original Arabic and Edited by Georg Percy Badger, London, 1871, p. 179.

ورد سهوا عام ١٧٥٦ في كتاب بادجر

ميناء من الدرجة الثانية في منطقة الخليج[٦٧] ، وزاد وضعها سوءا عندما تعرضت لهجمات العشائر القاطنة في اطرافها وابتليت بالامراض المتوطنة والاوبئة الوافدة كان منها طاعونان اليمان في عامى ١٧٧٣[٦٨] و١٨٣١ ، اللذان أبادا كثيرا من سكانها وسببا هجرة البعض الآخر منهـا حتى غدا عدد سكانها في عام ١٨٥٤ لا يزيد على ٥٠٠٠ نسمة[٦٩] ٠ بعد ان كان يربو على ٦٠٠٠٠ نسمة قبل تلك المحن ، وعندما زارهـا السائح آشر Ussher عـام ١٨٦٥ قدر سـكانها بعـدد يتـراوح بين ٥ـ٦ آلاف نسمة[٧٠] ، ومنذ ان ساد الامن والاستقرار ميناء البصرة وبخـاصة في عهد بعض الولاة المصلحين ، زاد سكانها بفضل اجراءاتهم الرادعة ضـد العشائر من جهة ونتيجـة لتطورها التجارى بفضل افتتاح قنـاة السويس وعودة الحياة الى مينائها وتوافد البواخر الـكبيرة اليها من بومباى عبر الخليج ، ومن اوربا عبر السويس ، التى اخذت توقظ بدويها وصفاراتها سكان البصرة من سباتهم ، وساهمت في بعث الحيـاة في المدينة واغرت أبنائها المهاجرين الى موانى الخليج والهند للعودة الى احضانها وشـجعت الشركات التجارية الاجنبية بفتح المـكاتب فيهـا ٠ وأشـارت التقديرات

للاستزادة عن المعلومات الصحيحة وعن تفاصيل الغزو يراجع :
الدكتور عبدالامير محمد امين ، القوى البحرية في القرن الثـامن عشر ، بغداد ، ١٩٦٦ ص٦١ـ٧٣ ٠

(٦٧) Robert Geran Landen, Oman Since 1856. New Jersey, 1967 p. 62.

(٦٨) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 56.

(٦٩) S.M. Zwemer, Arabia : The Cradle of Islam, London, 1900, pp. 129-130.

(٧٠) John Ussher, A Journey from London to Persepolis, London, 1865, p. 494.

الرسمية للسكان في عـام ١٨٧١ الى ان عددهـم أصبـح ٨ ـ ١٠ آلاف نسمة[٧١] • وظل النمو السكاني في اضطراد ، ويتضح ذلك من تقدير آخر اعلن عام ١٨٨٧ ورد فيه ان عدد سكان المدينة واطرافها أصبح ٤٠ ألف نسمة[٧٢] • وفي احصائية أخرى لعام ١٩٠٩ غدا سـكان مدينـة البصرة وحوض شط العرب حوالي ٦٠٠٠٠ نسمة[٧٣] •

وفي كل الاحوال لو قارنا عدد السـكان في البصرة بعددهم في أى ميناء آخر في الخليج العربي ، سـواء على الساحل الغـربي أو الشرقي امتدادا من الـكويت الى مسقط أو من المحمـرة الى بندر عباس لوجدنا البصرة من اكثرها كثافة ، ولدينا احصائية قدرت عدد سكان المحمرة في عام ١٨٩٥ بحوالي ٥٦٠٠ نسمة[٧٤] ، في الوقت الذى أشارت احصائية عـام ١٨٨٧ بأن عددهـم في البصرة كان ٤٠ ألف نسـمة ، وأشـارت احصائية أخرى في عام ١٩١٣ الى تضاعف سكان المحمرة بحيث اصبحوا حوالي ١٢ ألف نسمة وذلك بسبب الهجـرة اليهـا من العـراق واقليم فارس[٧٥] فى حين تشير احصائية عام ١٩٠٩ الى ان عدد نفوس البصرة قد ازداد أيضا ووصل الى حوالي ٦٠٠٠٠ نسـمة أما عدد سـكان ميناء بوشهر فقد قدر بـ ١٥ ألف نسمة[٧٦] في حين قدر عدد بيوت جزيرة (خارج) التى تقع على مسـافة ٣٤ ميلا (٥٤٫٧كم) شـمال غرب بوشهر والتى كان يقيم فيها الادلاء العـرب الذين يقودون السفن والبواخر الى

(٧١) الزوراء ، ٧ محرم ، ١٢٨٨هـ/ ١٨٧١ •

(٧٢) Basra C.T.R., 1887, p. 4.

(٧٣) Basra C.T.R., 1909, p. 4.

(٧٤) Mohammerah C.T.R., 1895, p. 21.

(٧٥) Arabistan C.T.R., 1913-1914, p.4.

(٧٦) Lorimer, IIA, p. 343.

مدخل شط العرب بـ ١٢٠ بيتا[٧٧] وعدد سكان ميناء لنكه بـ ١٢ ألف نسمة كان نصفهم من العـرب[٧٨] ولم يتجاوز عدد سـكان بندر عباس ١٠٠٠٠ نسمة • كانوا خليطا من العرب والفرس والبلوش والزنوج[٧٩]• وهناك بعض الاحصائيات التقديرية أعلنت خـلال العقد الاول من القرن العشرين تشير الى ان عدد سكان مدينة الكويت كان ١٢ ألف نسمة[٨٠] وجزيرتي المحرق والبحـرين حـوالي ٥٣ ألف نسـمة[٨١] والقطيف وصوحيها قرابة ١٠ آلاف نسـمة[٨٢] وقطـر وعشائرها المجـاورة ٢٦ ألف نسمة[٨٣] •

من هذا العرض يتضح بأن الكثافة البشرية لميناء البصرة كانت تفوق الكثافة السكانية في الموانى الخليجية الاخرى طيلـة فترة البحث وهـذا ما اعطى الميناء بعدا اقتصاديا متميزا عن بقية موانى الخليج •

---

(٧٧) Lorimer, IIB, p. 1020.

(٧٨) Ibid, p. 1097.

(٧٩) Ibid, p. 10.

(٨٠) (IOR) L/P&S/20/C74, p. 23.

بصره ولايتي ، سالنامهسي ، دفعه ٢ ، سنة ١٣٠٩ ، ص١٧٩ وورد بأن سكان الكويت أربعة آلاف نسمة وفيها من الغرباء بحدود ١٠–١٥ ألف نسمة يترددون عليها • أمـا لوريمر فقدر سـكانها في العقد الاول من القرن العشرين بـ ٣٥ ألف نسمة Lorimer, IIB, p. 1051.

وورد في احصائية أخرى لعـام ١٩١٩ ، بأن عدد سكانها أصبح ٣٧ ألف نسمة انظر :

(IOR) L/P&S/20/C189, Persian Gulf, p.30.

(٨١) Lorimer, IIA, p.237.

(٨٢) Lorimer, IIB, p. 1536.

(٨٣) (IOR) L/P&S/20/C189, p.30

الحالة العمرانية

كانت مدينة البصرة طيلة القرن الثامن عشر ومعظم القرن التاسع عشر تطل على نهر العشار فقط على بعد عدة اميال من شط العرب تحيطها الاسوار الخربة المتداعية من ثلاث جهاتها ، تلك الاسوار التى كانت تتخللها خمس أبواب عرفت بباب بغداد وباب الزبير وباب السراجي وباب المجمعة وباب الرباط(٨٤) • وكان يحدها من الشرق شط العرب ومن الغرب الصحراء المؤدية الى قصبة الزبير ومن الشمال نهر الخندق ومن الجنوب نهر الخورة(٨٥) • وقسّمها نهر العشار الى قسمين رئيسيين ، كما ان عديد من الجداول الفرعية التى تتقاطع مع الانهار الرئيسية كانت تقسمها الى عدة محال(٨٦) ، يجرى الاتصال بينهما بواسطة القوارب المحلية وهذا الوضع جعل بعض السواح الاجانب يسمون البصرة « بندقية الشرق »(٨٧) وان غالب البيوت ومعظم الاسواق وسراى الحكومة ومحكمة التجارة ودائرة البلدية ودائرة الكمرك كانت

---

(٨٤) خواجه عبدالقادر ، وقائع منازل روم ، بومبي ، ١٩٦٨ ، ص٥١ من النص الانكليزى •

(٨٥) محمد خليفة بن حمد النبهاني ، التحفة النبهانية في تاريخ الجزيرة العربية ، ج٩ ، (البصرة) الطبعة الثانية ، مصر ،١٣٤٢ • ص١٩ •

(٨٦) انظر اسماء محال البصرة وهى غالبا اسماء انهار تسقي المحلة وعددها يربو على السبعين علي الشرقي ، البصرة الماثلة ، مجلة الاعتدال ، السنة الثانية ، العدد التاسع ، ١ ذى القعدة ١٣٥٣ شباط ١٩٣٥ •

(٨٧) Donald Maxwell, A Dweller in Mesopo taimia, London, 1921, p.17.

تقع في القسم الجنوبي من نهر العشار(٨٨) .

وعندما زار السائح آشر مدينـة البصرة عام ١٨٦٥ وجدهـا بليدة صغيرة نصف خربة وعلم من منظر بيوتها المتداعية واسواقها الهرمة كم هي قد تدهورت قياسـا الى سالف أيامهـا الذهبية عندمـا كانت تحتكر بسبب موقعها ونشاطها التجارى ، تجارة شبه الجزيرة العربية مع الهند وسواحل الخليج العربي ، وينسب هذا السائح خرابها الى عدة اسباب منهـا الاوبئـة الوافدة بالاضافة الى اهمـال ولاتهـا وعدم شـعور بعضهم بالمسؤولية المناطة بهم من قبل الدولة(٨٩) .

ولكن منذ ان تبدأ الوالي المصلح مدحت باشا ولاية العراق عـام (١٨٦٩-١٨٧٢) عزم على توسيع مدينة البصرة وايصالها الى شط العرب ومن أجل ذلك شيد دارا للحكومـة وأخرى للـكمرك في المينـاء وحث المواطنين على بناء دورهم هناك وقد استجابت الشركات الاجنبية العاملة في البصرة لمشاريعه وشيدت لها مستودعات جميلة وارصفة تطل مباشرة على شط العرب(٩٠) ، وشعر الوالي بأن المينـاء بوضعـه الراهن لا يتناسـب ومستوى طموحه ولا يتلائم ومشاريعه التى كان ينوى القيام بها في الخليج العربي لذلك أمر بتوسيعه وتحسينه وبناء حوض داخلي على شط العرب في المعقل لتستطيع البواخر ذات الغاطس الكبير من الرسو فيه(٩١) ، الا ان الحوض الجديد لـم ينجز في عهده في الوقت الذى صـار الحوض

---

(٨٨) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٧٨ .

(٨٩) Ussher, op. cit., Vol. I, p. 494.

(٩٠) Geary, op. cit., Vol. I, p. 93.

(٩١) Ali Hayder Midhat, op. cit,. p. 61.

القديم الواقع على نهر العشار في المناوى في حالة مزرية جدا[٩٢] ، وأصبح غير قادر على استقبال البواخر الكبيرة[٩٣] ، الا ان الدولة العثمانية ولسنوات لاحقة بسبب نشاطها في منطقة الخليج العربي استمرت بالاهتمام بالبصرة وارسلت عدة سفن اليها كما استوردت للحوض بعد اسامه آلة لرفع ما وزنه بين ٣٠-٣٥ طنا من الحمولة من والى السفن[٩٤] كما أمرت بتشييد بناية واسعة في منطقة المعقل في الجهة الشمالية من الحوض لتغطي حاجة الرصيف والحوض ، ولكن يظهر ان متابعة تلك الاعمال كانت منوطة بحماس واخلاص الولاة الذين تتابعوا على ادارة ولاية البصرة حيث نكص بعضهم وتوقف البعض الآخر عن الاستمرار في بذل الجهد لتطوير الميناء ، فناصر باشا السعدون الذى أصبح واليا للبصرة عام ١٨٧٥ عمد الى اعادة سراى الحكومة من الميناء الى البصرة واصدر أمرا مشددا للاهالي يمنعهم فيه من السكنى خارج حدود المدينة[٩٥] ، ونتيجة لهذه الاجراءات أهمل الميناء طيلة فترة ولايته (١٨٧٥-١٨٧٧) ، ولكن الحياة أخذت تدب فيه من جديد بفضل المطالبة المستمرة من تجارها والحريصين من أهلها والتى كانت تنشر عادة في جريدة الزوراء ، وتؤكد على ضرورة الاهتمام التام بالميناء وتشخص من وقت لآخر المسؤولين المهملين في ادارته وتشير أحيانا الى عدم عنايتهم برأس الخليج وتكشف عن تقصيرهم في توفير الانارة اللازمة للبواخر القادمة الى شط العرب ليلا مثلما كانت تبين اهمالهم لموقع الفاو المهم جدا

---

(٩٢) الزوراء ، ٢٦٥ ، ١٤ جمادى الاولى ١٢٨٩هـ ٠

(٩٣) الزوراء ، ٣٢٣ ، ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٩هـ ٠

(٩٤) الزوراء ، ٣٢٣ ، ٢٠ ذى الحجة ١٢٨٩هـ ٠

(٩٥) الكسندر آدموف ، **العراق العربي** ، ولاية البصرة في ماضيها وحاضرها ، ستبطرسبرغ ١٩١٢ ، مسودات فصول مترجمة من قبل الدكتور هاشم صالح التكريتي ورقة ٣٠ ٠

وكثيرا ما تمنت الجريدة على لسانهم ان ترى تنفيذ الاصلاحات التى توازى أهمية البصرة السياسية والتجارية في القريب العاجل(٩٦) •

ولكن الذى يبدو ان الاصلاحات كانت تجرى ببطء شديد فظلت المدينة مهملة بائسة لا تتناسب ونهضتها ولم تبادر السلطة المحلية للقيام بعمل يؤدى الى زيادة ثروتها أو تنشيط تجارتها وانما اكتفت بتسلم عائدات كمركها(٩٧) ، وان شهدت البصرة بفضل جهود بعض الولاة المجدين أمثال هدايت باشا **١٨٨٩** بداية نهضة جديدة نمت واثمرت في عهد حمدى باشا عام (**١٨٩٨-١٨٩٩**) الذى اقترح توسيع الاسطول البحرى العثمانى الصغير المرابط في البصرة وصرح بأن موانى حديثة سوف تنشأ في عدة مواضع على نهر دجلة والفرات والخليج العربي وأكد ان البصرة ستصبح ميناءا رئيسا في منطقة الخليج(٩٨) • الا ان الظروف الدولية والمحلية الراهنة التى تمثلت في المنافسة الالمانية البريطانية بشأن الحصول على امتياز سكة حديد بغداد وايصال نهايتها الى الخليج العربي والتى نجمت عنها ظهور مسألة الكويت وما رافقتها من مشاكل سياسية بين بريطانيا والدولة العثمانية حالت دون تنفيذ المشاريع العثمانية في ميناء البصرة ومنطقة الخليج العربي التى جاءت هى الاخرى متأخرة جدا عن أوانها •

ولكن رغم ذلك شهدت البصرة تطورا واضحا قياسا الى فترة ماقبل افتتاح قناة السويس فميناء البصرة الذى هُجر عام **١٨٧٥** نتيجة اجراءات

---

(٩٦) الزوراء ، ١٠١٠ ، ٩ جمادى الاولى ، ١٢٩٩هـ/١٨٨١م •

(٩٧) بدج ، رحلات الى العراق ، ج١ ، الطبعة الاولى ، بغداد ١٩٦٦ ، ترجمة الدكتور فؤاد جميل ص‌ص١٤-١٥ •

(٩٨) Lorimer, IB, p. 1554.

ناصر باشا السعدون أصبح في نهـاية القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين يضـم الترسانة البحـرية وملحقاتها من ورش لتصليح مـكائن السفن والمدافع والاسلحة وثكنتين عسكريتين احداهمـا للقوات البحـرية والاخرى للمشاة وادارة للميناء وأخرى للكمرك ودائرة للحجر الصحي ، وادارة نهرية للاشراف على شركـة عمـان للملاحـة ومكاتب للشركات الاجنبية ومخازن وأرصفة لتلك الشركات وعديد من المخازن التجـارية الكبيرة والحوانيت والفنادق والدور ومستشفى عسكرى في الضفةاليسرى من شط العرب مقابل الميناء ، لدرجة صار يسكن الميـنـاء وحده قرابة ٢٠ ألف نسمة(٩٩) .

وهكذا نجد ان البصرة ظلت تحتفظ بمكانتها الجغرافية والتجـارية والعمرانيـة في منطقـة الخليـج العـــربي ، فعندمـا زارهـا « وكهام » "Whigam" في مطلع القرن العشرين وصفها بالمكان البهيج قياسا الى المناطق القاحلة على طول الخليج التى يمـر بهـا المسـافر من الهند الى البصرة ، ووصف سوق المدينة بالنظافة والسعة قياسا الى الاسـواق التى شاهدها في مناطق الخليج الاخرى ولاحظ على طول ضفـة شط العرب قرب ميناء البصرة الدور الشـاهقة والمخـازن الكبيرة والمنشآت الحكومية المعتبرة ، كما شاهد على نهر العشار قصور التجار الانيقة التى كانت تمتاز بشناشيلها المزركشة التى تدل عـلى ترف أصحابهـا وقد أعجب بمنظـر القوارب الراسية على طول نهر العشار على مقربة من أبواب تلكالقصور والتى كانت هى الواسطة الرئيسة للتنقل في أرجاء المدينة حيث تنساب بين

---

(٩٩) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٧٧–٧٨
آدموف ، المصدر السابق ، ص٣١ .
بصره ولايتي ، سلنامهسي ، دفعه ٣ ، سنة ١٣١١ ، ص٧٩
(١٠٠) Whigham, op. cit., p. 130

جداولها المتعددة(١٠٠) ، ولكن الذى يبدو ان هذه الجداول غدت مهملة وأصبحت بحاجة ماسة الى الكرى والتنظيف لا لانها المسالك الرئيسية للنقل الداخلي فحسب وانما لكونها مصدرا لمياه الشرب وبخاصة لغالبية السكان الفقراء في المدينة(١٠١) الامر الذى أدى بالسلطة المحلية الى تكليف بعض الوجهاء في عام ١٩٠٨ لتأسيس شركة تقوم بتزويد المدينة بمياه الشرب بواسطة شبكة من الانابيب الحديدية ، وقد تأسست الشركة فعلا واستعانت بخبرة مهندس هندى وباشرت بالمسح الاولي لتقدير الكلفة اللازمة وقابلية السكان على الدفع ولكن مر عام دون ان تباشر تلك الشركة العمل وفي العام التالي توفي ممولها(١٠٢) بمرض الكوليرا ثم أهمل المشروع كليا(١٠٣) • وطالبت جريدة البصرة الرسمية عام ١٩٠٩ بضرورة تطهير نهر العشار الذى مر على كريه فترة تزيد على ربع قرن واكدت على أهمية ذلك الجدول لا لكونه واسطة لنقل السلع التجارية بين الميناء والمخازن في المدينة فحسب وانما هو مصدر لارواء بساتين النخيل ومورد لمياه الشرب لسكان المدينة ، وقالت ان هذا الجدول هو اليوم أحوج من أى وقت آخر الى تنظيف وتعميق مدخله المليء بالطمى والترسبات التى أخذت تعيق الملاحة(١٠٤) •

---

(١٠١) قام الدكتور بوريل الذى كان يترأس محطة الحجر الصحي في البصرة في تسعينات القرن التاسع عشر بفحص سم٣ من الماء اختاره من المكان الذى يأخذ منه السقاة فوجد فيها بعد ان كرر التجربة خمس مرات ٦٨٢٠٠ عصية فيها جراثيم التيفوس والدزانتري الامراض المعدية الاخرى ٠٠ آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٩ •

(١٠٢) Basra C.T.R., 1909, p.10.

(١٠٣) Ibid.

(١٠٤) جريدة البصرة سنة ١٣١٣ ، ٥١٩ ، ١٥ رمضان ١٣٢٧هـ/ ١٩٠٩ •

ومن جهة أخرى فكرت السلطة العثمانية المحليـة في البصرة في عام ١٩٠٨ الاستفادة من القانون العثماني الصـادر عـام ١٨٩١ والذي يبيح استملاك الدور والمنشآت لاغراض المصلحة العامـة بتعويض لا يزيد على ½ قيمتها لتفتح وتوسع طريقا بين الميناء ومدينـة البصرة محاذيا لنهـر العشار بعرض ١٤ مترا ، وباشرت باستملاك الدور التى تقـع على ذلك النهر لهـذا الغرض ، وهدمت قسـما منهـا على أمـل رصف الطريق بالحجارة ولكن صعوبات كثيرة اعترضت تنفيذ ذلك المشروع في الوقت المقرر كانت في مقدمتهـا عدم توفر المـال اللازم وصعوبـة جلب احجـار الرصف من مسقط في قوارب شراعيـة لذا ظل المشروع معلقـا بعد ان هدمت بعض البيوت ، وتأجل تبعـا لذلك مشـروع ربط المدينـة بالميناء بخط تراموای[١٠٥] •

٥ ـ الحالة الصحية

كان للامراض الوافدة ولا سيما الوبائية منها تأثير كبير على تجارة البصرة والخليج العربي وذلك لاحجـام المؤسسات الاجنبيـة عن استيراد منتجات المنطقـة الغذائيـة في سنوات تفشي الامراض بالاضافة الى ماكان يثيره الوباء من خوف ولعب في صفوف النـاس ممـا يؤدي أحيـانا الى فرار المسؤولين وأثرياء المدينة الى الصحراء هربا من المرض ، وما كان يصاحب ذلك عادة من فقدان للامن وتجاوز على ممتلكات الناس وصعوبة في الحصول على الايدى العاملة لجني وتعبئـة التمور أو لاعمال الشحن والتفريغ في الميناء ممـا كان يسبب هبـوطا ملحوظـا في مجمـل النشاط الاقتصادى في القطر •

---

(١٠٥) Basra C.T.R., 1909, pp. 10-11.

أما دوائر الحجر الصحي المتواجدة على طول شط العرب ابتداء من الفاو وانتهاءا بالبصرة فلم تكن غالبا في مستوى المسؤولية لضعف امكانياتها المادية والفنية المتمثلة في بناياتها المتداعيــة غير المستوفية للشروط الصحية بالاضافة الى قلــة كوادرهــا وعدم كفاءتهــم أحيــانا ، وكثيرا ما وجهت الانتقادات اللاذعة الى تلك السلطات بسبب تزمتها في مراقبة القادمين الى الميناء في فترات خلو المنطقة من المرض والى تساهلهم ابان انتشاره •

ومما كان يزيد الوضع سوءا عدم توفر وسائل الراحة والعلاج في دوائر الحجر الصحي لدرجــة ان بعض الاصــحاء كانوا يقعون صرعى المرض في تلك البنايات المكشــوفة المعرضــة للرياح الشديدة والامطار الغزيرة والبرد القارص والحر اللافح تبعا للمواسم •

ولا نجانب الصواب اذا قلنــا بأن التشدد في تنفيذ تعليمــات دوائر الحجر الصحي والمبالغة في تطبيقها من قبل السلطة العثمانية المحلية كانت تأخذ أحيانا طابعا سياسيا تبعا لعلاقة الدولة العثمانيــة بالحكومات الاجنبية التى كانت لها مصالح تجارية في البصرة(١٠٦) •

ولكن رغم المبالغــات والتهويلات والانتقادات التى وجهــت الى تلك المراكز وكوادرها الا انه من الانصاف ان نذكر بأن اجراءاتها الصحيــة تبعا لامكانياتها المحدودة كانت كفيلة بالحد من انتشار الامراض لعديد من

(١٠٦) لقد اختصرت السلطات العثمانيــة فترة الحجــر الصحي للبــاخرة الروسية (Gilyak) في البصرة من عشرة ايام الى خمســة فقط ، وقد اعترض المندوب البريطــاني في لجنــة الشــؤون الصحية في اسطنبول على الاجراء ، الامر الذى أدى الى توسيع الاستثناء وشموله لجميع السفن الحربية الاجنبية المتجهة الى البصرة •
Whigham, op. cit., p. 129.

السنين خاصة لو علمنا بأن عدد الوافدين لزيارة العتبات المقدسة في العراق من الهند والمناطق الموبوءة الاخرى كان كبيرا لدرجة لو سمح لهم جميعا وبدون اجراءات وقائية بالمرور لحصد المرض السكان حصدا في كل سنة، هذا ما كان يحدث بالفعل في الاعوام التى تتساهل السلطات فيها بالسماح لهم بالعبور أو عندما كانوا يتحايلون على السلطة باستبدال وسائل سفرهم في المحمرة بالقوارب المحلية وبذلك يتخلصون من مراقبة السلطات الصحية في البصرة بصفتهم مسافرين محليين ٠

ولاستكمال الصورة سنحاول عرض تاريخ الامراض في المنطقة وما يجاورها لما لذلك من علاقة مباشرة بالنشاط الاقتصادى ولبيان أسباب تأرجح الميزان التجاري من سنة لاخرى خلال الفترة التي تناولها البحث ٠

تشير المصادر الاولية الى ان مرض الكوليرا تفشى في البصرة بشكل وبائي في ايلول من عام **١٨٦٥** أى في موسم التمور وكان تأثيره واضحا على تجارة ذلك العام[(١٠٧)] وفي عام **١٨٧٠** تفشى المرض في جهات ايران واضطرت السلطات الصحية في البصرة الى مراقبة القادمين من الموانى الايرانية وفرض الحجر الصحي عليهم[(١٠٨)] ، كما منعت الايرانيين من الحج الى الديار المقدسة عن طريق العراق ما لم يتزودوا بشهادةالسلامة الطبية من دائرة الحجر الصحي في البصرة[(١٠٩)] ولكن رغم تلكالمراقبة والاحتياطات فان المرض تفشى في البصرة في آذار عام **١٨٧١** عن طريق

---

(١٠٧) Diary, No., 4 Sept. 6-24, 1865.

(١٠٨) الزوراء ، ٧٧ ، ١٧ جمادى الآخرة ، ١٢٨٧هـ/١٨٧٠ ٠
وذكرت الجريدة ان السلطات العثمانية في العراق عينت نقاط للحجر الصحي في كل من خانقين والسليمانية ومندلي وشهرزور ٠

(١٠٩) الزوراء ، ١١٣ ، ٢ ذى القعدة ١٢٨٧هـ/١٨٧١ ٠

الوافدين من ميناء بوشهر الايراني[١١٠] وسرعان ما انتقل المرض الى أرجاء القطر وأقيمت دوائر الحجر الصحي في كل من القرنة والعمارة[١١١] ولم تلتزم السلطة البريطانية في العراق بقواعد الحجر الصحي ولم تتوقف الباخرة (كوميت) في العمارة لذلك الغرض الا ان السلطة العثمانية أجبرتها على التوقف في (كرارة) جنوب بغداد وأخضعتها للحجر آخذة بنظر الاعتبار مدة رحلتها بين العمارة وكرارة[١١٢] • وقد استمر المرض في البصرة لى ان خف في أواخر مايس[١١٣] وخلال الفترة **١٨٧١–١٨٧٥** لم تذكر المصادر المتوفرة لدينا شيئا عن انتشار مرض الكوليرا أو أمراض اخرى ، الا انه في مايس من عام **١٨٧٥** انتشر الطاعون في البصرة وعديد من المدن العراقية الاخرى[١١٤] • وورد في تقرير الكولونيل نيكسن المؤرخ في ٦ حزيران **١٨٧٥** انتشار الكوليرا في العراق وحذر التجار البريطانيين الذين يتعاطون تجارة الصوف في القطر من الاستمرار في تلك التجارة في ذلك العام وفي تقرير لاحق يبدو انه منعهم منعا باتا من شراء أو تنظيف أو تعبئة الصوف خوفا من انتشار المرض بينهم أثناء اختلاطهم بالاهلين[١١٥] ولم يكد المرض يخمد في

---

(١١٠) الزوراء ، ١٢٩ ، ٤ محرم ١٢٨٨هـ/١٨٧١ •

(١١١) الزوراء ، ١٣٠ ، ٧ محرم ١٢٨٨هـ/١٨٧١ •

(١١٢) الزوراء ، ١٣٤ ، ٢٠ محرم ١٢٨٨هـ/١٨٧١ • يكون موضعها موضع الكرادة الحالي وتكتب في الجريدة كرارة وقراره واقيم عندها جسر لعبور السابلة على نهر دجلة •

(١١٣) الزوراء ، ١٤٦ ، ورد ٣ صفر (الصحيح ٣ ربيع الاول) ١٢٨٨هـ/١٨٧١ •

(١١٤) Diary, No. 15, May 5, 1878.

(١١٥) (PRO) FO/195/1076, June, 6-7, 1875.

موسم الشتاء حتى ظهر من جديد في البصرة في نيسان عام ١٨٧٦[١١٦] ثم انتقل الى بغداد في نفس العام[١١٧] وفي عام ١٨٧٧ اتخذ المرض في العراق شكلا وبائيا[١١٨] ، ومما زاد في الطين بلة انتشار مرض الملاريا الذى ضاعف من عدد الوفيات[١١٩] ولمواجهــة ذلــك شــددت السلطة العثمانية في البصرة على تنفيذ الاوامر الصحية الواردة اليها من اسطنبول الا ان العاملين على ظهر البواخر البريطانية لــم يلتزموا كعادتهم بتلــك الاوامر مما فتح باب المراسلات بين مكتب الولايــة في البصرة والقنصلية البريطانية فيها حول ضرورة الالتزام بالتعليمات التى تصدرها دائرة الحجر الصحي في البصرة[١٢٠] ، ونتيجة لجدية السلطات في متابعــة التعليمات الصادرة من دائرة الصحة العامة في اسطنبول ، لم نسمع بتفشي الامراض طيلة الفترة اللاحقــة حتى عام ١٨٨١ عندما انتشــر مرض الكوليرا في الحجاز وعدن وبومباى واضطرت السلطات الى فتح مركز جديد للحجر الصحي في ابي الخصيب[١٢١] بالاضافة الى مركز البصرة وكان لذلــك تأثير بيّن في الحد من انتشار المــرض في المنطقــة كوباء ، ومن جهــة أخرى شهدت البصرة في نهاية ثمانينات القرن الماضي تحسنا صحيا نتيجة

---

(١١٦) Diary, No., 16, April, 29. 1876.

(١١٧) (PRO) FO/195/1076, March, I, 1976.

(١١٨) (PRO) FO/195/1142/1877.

تقارير القنصل البريطاني العام في بغــداد المؤرخــة في ١٧ ، ٣٠ نيسان و٢٨ مايس و١١ حزيران ١٨٧٧ ٠

(١١٩) Diary, No., 18, June 24, 1877.

(١٢٠) (PRO) FO/602/55

رسالة والي البصرة المؤرخة ١١ ربيع الاول ١٢٩٤هـ الموجهــة الى نائب القنصل البريطاني فيها ٠

(١٢١) Diary, No., 23, October, 19. 1881.

للاقبال المتزايد على شراء التمور والحبوب العراقية الذي شجع المنتجين على زراعة المزيد من فسائل النخيل ومبادرة بعض الملاك الى استصلاح بعض أراضيهم وسعي السلطة المحلية باسم الاراضي السنية الى استصلاح أراضي المستنقعات في العمالا فحولتها الى حقول للزراعة كل ذلك أثـر مستقبلا على جو البصرة وما جاورها بسبب انحسار المستنقعات لذا خفت حمى الملاريا أو ما يسمى « بحمى البصرة » كما زالت مناظر الوجوه الكئيبة الشاحبـة التى كانت طابعـا مميزا لسـكان مدينـة البصرة في السابق[١٢٢] . ولكن مرض الكوليرا لم ينقطع عنها وظل يتوافد اليها مع توافد الزوار الى العتبات المقدسة عن طريقها ففي عام ١٨٨٩ اتخذ مرض الكوليرا شكلا وبائيا في البصرة راح ضحيته عدد كبير من سكان المدينة منهم القنصل البريطاني في البصرة روبرتسون[١٢٣] ، كما بلغت الوفيات في الاحساء والقطيف في ذلـك العام حوالي أربعـة آلاف نسـمة[١٢٤] وظلت السلطات الصحية في البصرة حذرة حتى عـام ١٨٩٠ وبادرت الى فرض الحجر الصحي على القـادمين من البحـر الاحمر وذلـك لانتشار المرض في مينـاء جدة[١٢٥] وفي عـام ١٨٩٢ وردت برقيـة من وزارة الداخلية العثمانية بفرض عشرة أيام حجر صحي على المغادرين من البصرة الى سواحل الحجاز واليمن بسبب ظهور مرض الكوليرا في لواء المنتفك

---

(١٢٢) Basra C.T.R., 1887, p. 3.

(١٢٣) دفن في البصرة في مقبرة البريطانيين
E. A. Wallis Budge, By Nile and Tigris, 1886-1913, London, 1920, Vol. II, p.292.

(١٢٤) Diary, No., 33, Aug. 4-27, 1889

(١٢٥) Diary ,No., 34, Aug. 27, 1890.

خوفا من انتقال المرض الى هناك[١٢٦] ولـم يحل عام ١٨٩٣ الا وكان المرض قد تفشى بين المواطنين في البصرة[١٢٧] وهو وان كان قد خف في أشهر الشتاء الا انه عاد وبشـكل حاد في شـهور مايس وحزيران وتموز وآب ، وأشارت احدى الاحصائيات المحلية بأن عدد الوفيات في البصرة في تلك الشهور بلغ ٧٥٠ شخصا[١٢٨] . وبعد هذا الوباء أخذت حالة السكان الصحية بالتحسن بشكل ملحوظ ولم نسمع بانتشار مرض الكوليرا حتى كتب القنصل البريطاني عـام ١٨٩٨ متذمرا مـن استمرار السلطات الصحية في فرض حجر صحي لمدة عشرة أيام على كل القادمين من المواني الهندية والايرانية مدعيا بأن ذلك يزيد من نفقـات البواخر التي تقصد البصرة بسبب استهلاكها كميات كبيرة من الفحم عند توقفها أمام دوائر الحجر الصحي[١٢٩] وكتب مرة أخرى في عـام ١٨٩٩ بأن نظام الحجر الصحي يضع أقصى العقبـات في طـريق التجارة في الوقت الذي لا يقدم أيـة خدمات صحية للمواطنين الذين سـاءت صحتهـم كثيرا[١٣٠] يبدو واضحا بأن القنصل البريطاني كان يهمه مقدار استهلاك الفحم اكثر من حياة المواطنين ولكنه من جهة اخرى لا يجانب الصواب فيما يدعي بشأن قلة الخدمات المقدمة الى المحجورين صحيا وذلك لكثرة توافد الزوار في مناسبات دينية معينة[١٣١] بحيث لا تستطيع تلك المحاجر

---

(١٢٦) الزوراء ، ١٥١٣ ، ٢٣ ذي القعدة ١٨٩٢/١٣٠٩

(١٢٧) Diary, No., 37. May, 25, 1893.

(١٢٨) Basra C.T.R., 1893, p.7.

(١٢٩) Basra C.T.R., 1898, p. 7.

(١٣٠) Basra C.T.R., 1899, p. 7.

(١٣١) تشير احصائية دائرة الحجر الصحي في البصرة لعام ١٩٠٥ بأن عدد المسافرين الذين خضعوا لتعليماتها خلال العام كان ١١٥٣٥ =

بامكانياتها المحدودة تلبية طلباتهم جميعا ، وفي الوقت الذى يطالب فيه القنصل بتقليص اجراءات الحجر الصحي يشير الى انتشار مرض الكوليرا بين صفوف العاملين في جمع وتعبئة التمور حتى اضطرت السلطاتالعثمانية الى فتح عدة مراكز للحجر الصحي على طول نهر دجلة بين البصرة وبغداد لاتقاء الاختلاط اولئك العاملين المصابين بالآخرين بعد عودتهم من أعمالهم في اعقاب انتهاء موسم التمور ولكن رغم تلك الاجراءات فان المرض انتقل الى بغداد(١٣٢) وفي عام ١٩٠٤ تفشى مرض الكوليرا بشكل وبائي في البصرة وأثر على التجارة تأثيرا سيئا وسبب خسارة لشركات النقل عندما هبطت اجور الشحن بسبب عدم الاقبال على شراء التمور العراقية في ذلك العام(١٣٣) ومن المحتمل ان يكون المرض قد انتقل الى البصرة من المحمرة أو انتقل الى المينائين مع الوافدين من المناطق الموبوءة في الخليج أو الهند(١٣٤) . ومن الجدير بالذكر ان هناك صلة واضحة بين انتشار المرض في البصرة وبين تفشيه في موانى خليجية أخرى وربما

شخص وفي عام ١٩٠٦ ، ١٤٫٣٦٣ شخص .

Basra C.T.R., 1905, p. 9.

Basra C.T.R., 1906, p. 10.

(١٣٢) Basra C.T.R., 1899, p. 7.

(١٣٣) (IOR) L/P&S/10"/88 Part II, Masopotamia Navigation of Tigris and Euphrates, 1905-1911.

رسالة القنصل البريطاني في البصرة (Crow) الى السفير البريطاني في اسطنبول السير اوكونر المؤرخة في ٢١ آب ١٩٠٥

(١٣٤) (IOR) Admin. Reports, Sels. India, 385, Report on the Trade and commerce of Arabistan for the year, 1904, p.134.

كان ميناء البصرة اتعس حظا من باقي الموانى لا بسبب تباين اجراءات دوائر الحجر الصحي وانما لكثرة البواخر الوافدة الى البصرة فـي مختلف المناسبات التجارية منها والدينية ، ولندرة توقف تلك البواخر في الموانى الخليجية الاخرى ، ولكـن رغـم ذلك كانت حكومـة الهند قد فتحت عدة محاجر صحية على نفقتها الخاصة كما هو الحال في البحرين وجاسك وبوشهر والساحل العماني أو بالتعاون مع الحكومة الايرانية كما هو الحال في بندر عباس ولنكه والمحمرة ونتيجـة لتزايد تلك النفقات فان حكومة الهند فاتحت وزارة الخارجيـة البريطانية عام ١٩٠٧ عندما أرادت تأسيس دائرة للحجر الصحي في البحرين بشأن اقتسام مصاريف دوائر الحجر الصحي في منطقـة الخليج العـربي(١٣٥) وفي حزيران من عام ١٩٠٤ تقلصت مدة الحجر الصحي المفروضة على القادمين من الهند الى خمسة أيام بدلا من عشرة ، ابتداءا من وصولهم الى ميناء البصرة ، أما السفن القادمة من الموانى الايرانية فتزود بشهادة السلامة الصحية بعد ٢٤ ساعة من المراقبة فقط كما تزود السفن الشراعية الآتية من كراجي والتى مضى على وجودها مدة ١٢ يوما في عرض الخليج بالبراءة الصحية بعد زيارة تفقدية لهـا وتطهيرها والزام طاقمهـا بابادة الجرذان والفئران فيها شريطة ان تكون السفينة قد حصلت على شهادة السلامة الصحية من احدى دوائر الحجر الصحي في الموانى الخليجية وعلى ان لا تكون نسبة

---

(١٣٥) (IOR) L/P&S/10/123, Prt. 2908/1907, Persian Gulf : Cuarantine.

البرقية المؤرخة في مايس ١٩٠٧

(IOR) L/P&S/132, Supplementary Memorandum respecting Interest in the Persian Gulf, p. 13.

المسافرين على ظهرها تزيد على مسافر واحد لكل مئة طن من الحمولة والا خضعت لقواعد الحجر الصحي(١٣٦) .

ولتوضيح الصورة نذكر بأن السفن الوافدة من الهند والموانى الاخرى الى مدخل شط العرب بقصد التوجه الى البصرة كان على ملاحيها التوقف عند دائرة الحجر الصحي الواقعة على بعد ٢٠٠ يارد، (١٨٠م) جنوب دائرة التلغراف في الفاو والتى كانت تميز بساريتها الطويلة من بعيد ، ليجيبوا على استفسارات موظفي الحجر الصحي وليحصلوا منهم على شهادة السلامة الصحية التى عليهم تسليمها الىمسؤولي الصحة في دائرة الحجر الصحي في البصرة وللاجابة على اسئلة مديرها، تلك الدائرة التى كانت تجاور بناية الكمرك شمال نهر العشار على شاطيء شط العرب وهى الاخرى يمكن الاهتداء اليها بسهولة برؤية ساريتها وعلمها من مسافة بعيدة(١٣٧) .

ولم يحدث أى تطور فى دائرة الحجر الصحي فى البصرة طيلة فترة البحث حيث ان الظروف غير الصحية كانت سائدة فيها ، كما ان معظم المسافرين كانوا يقعون تحت طائلة العوامل الجوية ولم تكنالسلطة المحلية في البصرة قادرة على تحسين الاوضاع أو علاج الحالة وقد أرسلت عدة استغاثات الى اسطنبول لاقناع مجلس الصحة فيها باعادة بناء دائرة الحجر الصحي الا ان تلك التوسلات لم تؤد الى نتيجة تذكر واستمرت اجراءات السلطة العثمانية واستمرت الظروف السيئة فأثرت جميعا تأثيرا بالغا على تجارة البصرة . رغم ان السلطات الصحية كانت تتقاضى رسوما معينة في دائرة الحجر الصحي ، وبناء على آخر الارقام

---

(١٣٦) Basra C.T.R., 1905, pp. 8-9.

(١٣٧) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 255.

المنشورة لدائرة الصحة في البصرة ظهر أن ايراداتها بلغت ٢٩١٥ ليـرة عثمانية في عام ١٩٠٤-١٩٠٥ في حين كانت نفقاتهـا لنفس العـام ٢٢٢٥ ليرة ، أي بوفرة قدرها ٦٩٠ ليرة عثمانية[١٣٨] .

وكانت تلك المبالغ تجبى حسب حمولة السفن فالسفينة التى حمولتها من ١-٥٠٠ طن تخضع لضريبة قدرها عشرين بارة[١٣٩] لكل طن من الحمولة أما اذا كانت حمولتها بين ٥٠٠-١٠٠٠ طن فكانت تدفع ١٢ بارة لكل طن أما تلك التى كانت تزيد حمولتها على ١٠٠٠ طن فضريبة الطن الواحد كانت ثمان بارات ، وهناك ضريبة أخرى تسمى ضريبة الرسو قرب رصيف دائرة الحجر الصحي ويتم جبايتهـا بالشكل التـالي : من السفن التى حمولتها من ١-١٠٠ طن عشرة قروش ومن ١٠٠-٢٠٠ طن ٢٠ قرشا ومن ٢٠٠-٤٠٠ طن ٣٠ قرشا ومن ٤٠٠ فأكثر ٤٠ قرشا .

اما رسوم المسافرين في دائـرة الحجـر الصـحي فكانت بالشـكل التالي : كان على المحجور لمدة خمسة أيام ان يدفع مبلغـا قدره ٣٩٫٥ قرشا أما اذا كانت فترة الحجر يومين فيدفع ١٧ قرشـا وفي حالـة كون الحجر يوما واحدا فيكون الرسم ٩٫٥ قرشا ، ليس هذا فحسب وانمـا يدفع المسافر مبلغا قدره عشرون قرشا لقـاء حصوله على شـهادة السلامة الصحية ، وفي حالة الوفاة في دوائر الحجر الصحي كان يجب على ذوى المتوفي دفع مبلغ قدره خمسـون قرشـا ولا يتم دفن الجثـة ما لم يتم استحصال شهادة الوفاة[١٤٠] . وفي عام ١٩٠٩ أجريت بعض التعديلات

---

(١٣٨) Basra C.T.R., 1906, pp. 9-10.

(١٣٩) كل ٤٠ باره تساوى قرش صاغ عثماني وكل ١٠٠ قرش صـاغ تسـاوى ليرة عثمـانية ، عن التفاصيـل انظـر : بحث النقود - الملحق - رقم ١٣ .

(١٤٠) Basra C.T.R., 1906, p. 10.

على قواعد الحجر الصحي في البصرة بقـرار صدر من ادارة الصحـة المركزية في اسطنبول ، وفيما يلي نوجز تلك التعليمات لما لها من علاقة بالنشاط الاقتصادي عامة والتجاري خاصة في البصرة :

١ ـ السفن التي تصل الى البصرة قادمة من الهند وحالتها الصحية جيدة تخضع الى عدة أيام من الحجر الصحي بحيث تكمل الفترة المقررة والتي هي عشرة أيام من تاريخ مغـادرة السفينة لآخـر مينـاء في الهند بالاضافة الى قيامها بالاجراءات الصحية الضرورية مثـل ابادة الفئران •

٢ ـ بعد ان تقوم السفن بالاجراءات اللازمة الواردة في الفقرة (١) يتم زيارتها من قبل مسؤولي الصحة وبعد تأكدهم من سلامةالاجراءات تمنح شهادة السلامة الصحية التي بموجبهـا تستطيع التوجـه الى دائرة الكمرك •

٣ ـ السفن القادمة من الهند والتي على متنها الزوار الى العتبات المقدسة في العراق بنسبة تزيد على زائر واحد لكل ١٠٠ طن من الحمولة تخضع الى خمسـة أيام حجـر صحـي ابتداء من يوم وصـولها بالاضافة الى اجراءات التعقيم وابادة الفئران •

٤ ـ السفن التي تحمل على متنها طبيبا مؤهلا حاصل على شهادة معترف بها تجري عمليات التعقيم وابادة الفئران فتسلم البراءة الصحية فوراه

٥ ـ عملية ابادة الفئران يجب ان لا تؤخر موعد منح البراءة الصحية لان هذه العملية يمكن القيام بها أثناء أو بعد الحجر الصحي ؛ ولكن لا يجوز للسـفن التي تحمـل الشـحنات الطـرية ان تقوم باجراءات التعقيم والابادة ، قبل ان تفرغ تلك الشحنات أو تحافظ عليها قبل المباشرة بالتعقيم •

٦ ـ الزوار القادمون مباشرة من موانيء الخليج العربي بضمنهم أهالي البحرين ومسقط يتسلمون البراءة الصحية بعد زيارة طبية تفقدية الى السفينة للتأكد من سلامة المسافرين •

أما اذا كان على ظهر تلك السفن زوار من الهند فان السفينة تخضع للحجر الصحي لمدة خمسة ايام[١٤١] •

٦ ـ الملاحة في شط العرب ورأس الخليج العربي ومشاكلها

آ ـ شط العرب :

يعتبر شط العرب المنفذ المائي لتجارة البصرة بل لتجارة العراق واجزاء من ايران الى العالم الخارجي وهو النهر الوحيد الصالح للملاحة في كل منطقة الخليج العربي • يبلغ طوله بين القرنة والخليج حوالي ١٢٦٫٧ ميل (٢٠٤كم) ويمتد مستمرا في رأس ذلك الخليج لعدة كيلومترات أخرى ناقلا كميات هائلة من الغرين تقدر بملايين الاطنان من الطمى سنويا[١٤٢] • أما عرضه فيتراوح بين ٣٣٣ ياردة (٣٠٥م) قرب المعقل وحوالي ٥٠٠ ياردة ٤٥٧م قرب نهر العشار ـ المسلك المائي التجارى لمدينة البصرة ـ ونصف ميل (٨٠٥م) جنوب مدينة المحمرة بعد التقائه بالكارون ، وميل واحد (١٦٠٩م) قرب الفاو وميل ونصف (٢٤١٤م) قرب الحصن العسكرى العثماني الذى يقع جنوب الفاو بحوالي ثلاثة أميال (٤٫٨كم)[١٤٣] •

---

(١٤١) Basra C.T.R., 1909, pp. 12-13.

(١٤٢) د• محمد طارق الكاتب ، شط العرب وشط البصرة والتاريخ ، ط٢ ، البصرة ١٩٧٢ ، ص٩ •

(١٤٣) (IOR) L/P&S/20/C149, p.2.

ويكون اتجاهه بصورة عامة الى الجنوب الشرقي عدا المنطقة الواقعة بين البصرة والمحمرة فان ميله يكون الى الشرق أكثر منه الى الجنوب(١٤٤) .

أما نهر الكارون الذى يعتبر رافدا هاما لشط العرب فله منفذان احدهما الى الخليج مباشرة ويسمى نهر بهمشير وصلاحيته للملاحة دون المنفذ الآخر الذى يسمى نهر الحفار الذى يبلغ طوله حوالي الميلين (٣ر٢كم) وعرضه ٤٠٠ ياردة (٣٦٦م) وعمقه ٣ـ٤ قامات (١٨ـ٢٤ قدم) وتقع المحمرة الى الجهة الشمالية منه على بعد ميل واحد (١٦٠٩م) من شط العرب(١٤٥) وحوالي (٢٢ ميلا) (٣٥كم) جنوب البصرة ، ويعتبر نهر الكارون النهر الوحيد الصالح للملاحة في ايران اعتبارا من المحمرة الى الاحواز أى لمسافة ١١٧ ميلا (١٨٨كم) من أصل طوله البالغ ٥١٥ ميل(١٤٦) . أما منفذه الرئيس الى الخليج العربي فيكون عن طريق نهر الحفار وشط العرب لا عن طريق بهمشير(١٤٧) .

وهناك بعض الجزر التى تتوسط شط العرب جنوب البصرة منها العجيراوية والطويلة والشمشامية وأم الخصاصيف وتكون سلسلة متصلة على طول الطريق الى المحمرة ومن جنوب هذه المدينة وامتدادا الى الخليج هناك عدة جزر أخرى هى البحرية والقطعة وحاجي صلبوخ

---

(١٤٤) Lorimer, IIA, p.94.

(١٤٥) (IOR) L/P&S/20/C74, p.39.

(١٤٦) George B. Cressey, The Shatt Al-Arab Basin, The Middle East Journal Vol. 12, No.4, 1958, p.484.

(١٤٧) Arabistan C.T.R., 1913, pp. 5-6.

والزيادية والدواسر[١٤٨] حيث كان لها تأثير سيء على التجارة لان بعض الاعمال القرصنية نسبت الى أفراد اتخذوا من هذه الجزر منطلقا لشن هجماتهم على السفن المحلية والاجنبية لنهب أموالها[١٤٩] .

ب ــ الملاحة في شط العرب :

على العموم يعتبر نهر شط العرب صالحا للملاحة ويشكل متنفسا فسيحا لا للبصرة فحسب وانما للعراق كله وبفضله أصبحت البصرة الميناء الطبيعي للخليج العربي[١٥٠] ، أما ماكان ينقصه فهو عدم تطهيره وازالة الترسبات الغرينية من مصبه تلك الترسبات التى كان يأتي بها نهر الكارون سنويا من الجبال الايرانية لشدة انحداره على العكس من نهرى دجلة والفرات اللذين يفرغان حمولتيهما في الاهوار قبل التقائهما في القرنة[١٥١] وقد كونت هذه الترسبات حاجزا رسوبيا اتخذ شكلا هلاليا يمتد مسافة ٦ــ١٥ ميلا من الفاو وباتجاه الخليج العربي[١٥٢] .

لم يكن هذا الحاجز الغريني يعيق الملاحة تماما ففي حالات الجزر الدنيا كان عمق الماء عنده يبلغ عشرة أقدام في اعمق أجزائه[١٥٣] وكان

---

(١٤٨) Lorimer, IIA, 95.

(١٤٩) انظر بحث القرصنة بين الادعاء والحقيقة في الفصل الثاني صص .

(١٥٠) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٢ .

(١٥١) ليبس وفالكون ، المصدر السابق، ص٢٠١ . وليم ولكوكس، تقرير عن رى العراق ، عنيت بتعريبه ونشره مديرية الرى العامة ، مطبعة الحكومة ، بغداد ١٩٣٧ ، ص٤٦ .

(١٥٢) Lorimer, IIA, p. 96.

(١٥٣) Zwemer, op. cit., p. 129.

باستطاعة السفن البخارية ذات الغاطس (١٢٫٥) قدما[١٥٤] ان تمـر من فوقه لان الحاجز يتكون من طين ناعم[١٥٥] غير متماسك فكانت الباخرة تزيح هذا الطين حتى لو كان الماء أقل من غاطسها وبخاصة اذا امتازت بمحركات قوية والا فان عليها انتظـار المد الذى يحدث مرتين في اليوم ويسبب ارتفـاع منسـوب الماء حـوالي ٤ـ٦ أقدام لتطفو البـاخرة من جديد[١٥٦] وهذا ماكانت تفعلـه بواخـر البريد العـائدة لشركـة الهند البريطانية المكلفة بنقل بريد الهند الى البصرة وذلك لاحتياج بواخرها الى ١٤ـ١٦ قدما من المياه[١٥٧] وكل باخرة تستطيع اجتياز العائق (الحاجز الغريني) بامكانها ان تصل الى مدينة البصرة بسهولة تامة ، وفي ظروف حسنة مواتية مع المد تستطيع البواخر من غاطس ١٧ قدم ان تصل الى ميناء البصرة والبواخر من غاطس ١٥ قدم ان تصـل الى القـرنة ومـن غاطس ١٠ أقدام ان تصل لمسافة ٦٠ ميلا ٩٦٫٦٦كم شـمال القرنة في نهر دجلة وبغاطس ٩ أقدام لمسافة ١٥٠ ميل ٢٤١كم عن القرنة في نهر دجلة أما الباخرة التى تحتـاج الى خمسـة أقدام مـن الميـاه فباستطاعتها الوصول الى بغداد ، أمـا في موسـم الصيهود فـلا تستطيع الوصول الى

---

(١٥٤) قام برحلته الى منطقة Geary, op. cit., pp. 85-86.
الحاجز عام ١٨٧٨ وذكر بأن باخرتهم كانت تتطلب ١٢٫٥ قدما من المياه وشغلت محركاتها بأقصى سرعتهـا واخترقت الطمى لمسافة سـاعة من الابحار حتى افلحت في الوصول الى المياه العميقة الملائمة للسفينة ٠

(١٥٥) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٣ ٠

(١٥٦) بدج ، المصدر السابق ، ج١ ، ص٩٠ ، قام برحلته عام ١٨٨٩ وتخبطت الباخرة التى كان على ظهرهـا ثلاث ساعات في الطمى حتى استقرت في الحاجز الغريني ٠

(١٥٧) حدد غاطس البواخر بـ ١٤ قدما
Whigham, op. cit., p. 125.
ذكر ان غاطسها كان ١٦ قدما Lorimer, IIA, p. 96.

بغداد الا البواخر التي تحتاج الى عمق لا يزيد على ثلاثة أقدام [١٥٨] .

حـ ـ الحاجز الغريني

لقد جرت عدة محاولات لمسح مواقـع القنوات الممتدة من مصـب شط العرب باتجاه الخليج لتحديد اعماقها ومعرفـة صلاحيتها للملاحة وامكانية ازالة الترسبات منها كانت أولاها المحاولة التى قام بها جسني عام ١٨٣٧ لمسح شط العرب والحاجز الغريني ووجد ان هنـاك قنـاتين في الخليج كامتداد لشط العرب بينهما الحاجز الغريني ، ولاحظ أيضا ان القناة الغربية كانت بعمق ١٦ قدما في حالـة المد العـالي [١٥٩] في حين أشار اندرو بعد ذلك الى ان عمق الماء يصل الى ١٨ قدمـا [١٦٠] أمـا السائح جيري الذى وصـل الحـاجز الغريني يوم ٣١ آذار ١٨٧٨ في أوان المد فقد قدر عمق الماء بـ ١١ قدما ولمسافة ساعة من الابحار [١٦١] .

وفي عام ١٨٩٠ قام اللفتنانت Gunn بالمسح الثاني الذى أظهر

---

(١٥٨) (IOR) L/P&S/20/C74, p. 32.

المهتم بالملاحة والنقل في شط العرب للفترة اللاحقـة لعـام ١٩١٤ يمكن مراجعة سري المدرس ، النقل في شط العرب ، اطروحة ماجستير قدمت الى قسم الجغرافية ، كلية الآداب جامعة بغداد ، عام ١٩٦٩ .

(١٥٩) (IOR) L/P&S/20/C149, p.5.

(١٦٠) W.P. Andrew, Memoir on the Euphartes Valley Route to India, London, 1857, p.23.

قام برحلته الى منطقة الحاجز في الخمسينات من القرن التاسع عشر

(١٦١) Geary, op. cit., Vol. I, p.85-86.

ربما اخطأت باخرتهم ولم تسـلك خط العمق تماما وهذا ماكان يحدث احيانا تبعا لمهارة الادلاء الذين يقودون السفينة من جزيرة خارج مقابل بوشهر الى البصرة .

بأن هناك قناتين بينهما ترسبات غرينية ولاحظ ان القنـاة الشرقيـة رغم وجود مياه كثيرة فيها الا انها لم تكن مطروقـة بسبب كثرة مافيها من الانحناءات أما القناة المستخدمة في الملاحة فكانت الغربيـة وطولها عشرة أميال (١٦كم) وبعمق ١٨ـ٢٠ قدمـا في أعلى حالات المد كمـا وجد ان هناك قناة ثالثة بين القناتين الآنفتي الذكر تبدأ من نقطة التقائهما من جهة الخليج وتجرى موازية للقناة الغربية ولكن بدون ان يكون لها منفذ من الجهة الشمالية باتجاه شط العرب قدر طولهـا بستة أميـال (١٠كم) وعمقها بين ٢٠ـ٢٤ قدما في أعلى حالات المد[١٦٢] وقد لاحظ أيضا ان طول الحاجز الغريني اصبح ٢٠ ميلا (٣٢كم)[١٦٣] .

وفي مطلع القرن العشرين لاحظ وكهام (Whigham) بأن السفن ذات غاطس ٩ـ١٠ أقدام ابان الجزر الواطيء تستطيع اجتيـاز الحـاجز الذى يمتد لمسافة خمسة اميال بهذا العمق[١٦٤] .

وفي عام ١٩٠٥ بوشر بمسح ثالث لمصب شـط العـرب في الخليج ولوحظ بأن تغيرا كبيرا قد حدث حيث ان القناة الوسطى قد تطورت الى قناة رئيسية وصار لها مخرج الى شط العـرب في حين اختفت كـل من

---

(١٦٢) (IOR) L/P&S/20/C149, p.5.

(١٦٣) A.T. Willson, The Delta of the Shatt-Al-Arab and Proposals for dredging the Bar, Gergraphical Journal Vol. LXV. No. 3, 1925. p. 236.

(١٦٤) Whigham, op. cit., p. 125.

اما آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٣ وملاحظاته معاصره لوكهام فيقول ان عمق الماء في القناة الغربية في حالات الجزر الدنيا هو ٨ـ١١ قدما وربما وصل الى سبعة أقدام قبل الفاو بميلين .

القناتين الشرقية والغربية(١٦٥) •

أما المسح اللاحق فقد تم عام ١٩١١ وظهر بأن تطورا جديدا وكبيرا قد حدث أيضا حيث اصبح عمق القناة قرب الحاجز الداخلي ٢٣ قدما في حالات المد القصوى وظل عمقها بالقرب من الحاجز الغريني الخارجي ٢٣ قدما في الوقت الذى اتسع عرضها هناك •

ولم يحدث مسح آخر الا في عام ١٩١٧ عندما ظهر بأن عمق الماء غدا ٢٦ قدما باستثناء مسافات قصيرة ظلت تعيق سير البواخر المحيطية وتمنعها من الوصول الى البصرة(١٦٦) • ومن الجدير بالذكر ان هذا الحاجز الغريني الذى كان أحيانا عائقا في وجه الملاحة وعقبة في تطور ميناء البصرة قد تغير عمقه واتجهالات قنواته عدة مرات منذ ١٨٣٧ — ١٩١٧ • وحدث ذلك لكثرة محاولات البواخر الكبيرة ذات المحركات القوية الدخول الى شط العرب حيث كانت تزيح كثيرا من تلك الترسبات وتغير من اتجاهاتها كما ان مياه الفيضان وسرعة المجرى كان لها التأثير الكبير في ذلك التغير أيضا •

ومن بين الجهود التى بذلت لتنظيف القنوات وازالة الترسبات كانت محاولة الوالي المصلح مدحت باشا عندما جلب الى العراق آلة حفر لتعميق نهر الفرات(١٦٧) الذي اعتبره طريقا قصيرا الى أوربا وربما بديلا عن السويس لذا لم يتفرغ لمشروع كرى مصب شط العرب الا بعد ان باءت محاولاته في نهر الفرات بالفشل عند ذلك لم يسعفه الحظ للاستمرار في مشاريعه في البصرة بسبب عزله عن ولاية بغداد ١٨٧٢

---

(١٦٥) (IOR) L/P&S/20/C149, p.5.

(١٦٦) Ibid.

(١٦٧) الزوراء ، ١٢٣ ، ٨ ذي الحجة ، ١٢٨٧هـ

ومن خلفه لم يتميز بنفس الحماس لاتمام المشروع لذا فان آلة الحفر (الكراكه) ومعدات التنظيف الاخرى اهملت دون ان تركب مكائنها فأتلفها الصدأ(١٦٨) وظلت هذه الحفارة متروكة على ضفة شط العرب غارقة في الوحل لم يتم الاستفادة منها رغم ما صرف على استيرادها من مبالغ باهضة(١٦٩) • وظهرت مرة اخرى فكرة حفر سد الفاو عام ١٩١٠ من قبل مهندس الماني عندما اتضحت أهمية مد سكة حديد بغداد البصرة(١٧٠) ولكن ذلك لم يتم أيضا •

وقد كتب * Buchanan من البحرية الهندية في عام ١٩١٧ عن طبيعة الحاجز الغريني وامتداده مشيرا الى ان الحاجز الغريني الداخلي يبعد عن الفاو ١٢ ميلا (١٩ر٥كم) وعمقه في حالات الجزر ١٧ قدما أما على بعد ١٤ ميلا (٢٢ر٥كم) من الفاو فيصبح عمق الماء عشرة أقدام ويستمر على هذا المعدل لمسافة ميلين (٣ر٢٥كم) أى على بعد ١٦ ميلا (٢٥ر٥كم) من الفاو(١٧١) ثم يقل العمق اكثر من ذلك لمسافة تتراوح بين ميلين وثلاثة اميال (٣ر٢٥-٤ر٢٥كم) أى حوالي ١٨-١٩ ميلا (٢٩-٥٠ر٥كم) عن الفاو وهذه المنطقة الضحلة تعرف بالحاجز الخارجي(١٧٢) الذى كان يعتبر العقبة الرئيسة في وجه الملاحة امام البواخر الكبيرة المتجهة الى شط العرب ، أما خارج هذا الحاجز فيزداد العمق حتى

---

(١٦٨) الدكتور احمد سوسه،وادى الفرات ومشروع سدة الهندية، ج٢ ، مطبعة المعارف ، الطبعة الاولى ، بغداد ، ١٩٤٥ ص١٧٦ •

(١٦٩) Whigham, op. cit., p.135.

(١٧٠) Willson, op. cit., p.235.

(١٧١) (IOR) L/P&S/20/C149, p.6.

(١٧٢) (IOR) L/P&S/10/305, Persian Gulf, Lighting and bouying.

مذكرة بتاريخ ١١ تشرين الاول ١٩١٣

يصل الى ثلاثين قدما[١٧٣] .

ومن جهة أخرى فان هذه القنوات المتعددة التـي كانت تؤدى الى شط العرب وتتخللها الترسبات الهلالية لم تكن واضحة المعالم ولم تثبت العلامات للهداية اليها الا في وقت متأخر ولم يكن احد سـوى الادلاء العرب الذين كانوا يقيمون غالبا في جزيرة (خارج) من يستطيع ان يتوجه بالسفينة أو الباخرة الى شط العرب بأمان[١٧٤] .

وقد سعت شركة الملاحة الهنديـة البريطانية التى كانت تنقل بريد الهند الى البصرة الى وضع بعض العوامات لتعيين مواقع الحاجز ومجرى القناة[١٧٥] الا ان ذلك لم يكن مضمونا أيضا وحتى قبيـل الحـرب العالمية الاولى كانت البواخـر ذات غاطس ٢١ قدمـا لا تستطيع مواصلة رحلتهـا الى البصـرة ما لم تفرغ جزءا من حمولتهـا خـارج الحـاجز الغريني[١٧٦] .

وهكذا نجد ان هذه الترسبات في رأس الخليج العربي قرب الفاو كانت العقبة الوحيدة امام البواخر الكبيرة للوصول الى البصرة مباشرة .

٧ ـ الاتفاقيات التجارية

عقدت الدولة العثمانيـة سلسلـة من الاتفـاقيات والمعاهدات ومنحت العديد من الامتيازات التجارية للدول الاوربية[١٧٧] في عنفوان مجدها ،

---

(١٧٣) (IOR) L/P&S/20/C149, p.6.
(١٧٤) Wellested, op. cit., pp. 138-146.
(١٧٥) Lorimer, IIA, p.96.
(١٧٦) Arabistan C.T.R., 1913, p.5
(١٧٧) يستطيع القارىء المهتم ان يتابع منشـأ هـذه الامتيازات

من أجل تنشيط الحركة التجارية في امبراطوريتها الا ان تلك الاتفاقيات والامتيازات أصبحت في فترة ضعف الدولة وابان التطور الصناعي والرأسمالي في اوربا وبالا عليها بل وصارت سلاحا بيد تلك الدول التى تطورت اقتصاديا وسياسيا وعسكريا واخذت تتدخل في شؤونها لتحصل على مزيد من المكاسب الاقتصادية والاستراتيجية في الامبراطوريةالعثمانية لا سيما في أطرافها النائية وبخاصة المنطقة العربية من تلك الاملاك •

ولو استعرضنا تلك المعاهدات لوجدنا بأن معاهدة عام **١٤٥٤** بين الدولة العثمانية والبندقية كانت فاتحة لها ، وكان الغرض منها تسهيل تجارة البنادقة في أرجاء الامبراطورية العثمانية[١٧٨] •

وفي عام **١٥٣٥** خص السلطان القانوني الملك الفرنسي فرنسوا الاول بعض الامتيازات التجارية في أملاكه وبذلك ميزه عن باقي الحكام والملوك الاوربيين[١٧٩] •

وقد استطاعت بريطانيا بعد جهود مضنية دامت اكثر من قرن الحصول على امتيازات مشابهة في عام **١٦٧٥** وقد تجددت تلك الامتيازات على مر الزمن ووفق التطورات السياسية والاقتصادية في كلتا الدولتين •
ومنذ القرن الثامن عشر أخذت الدولة العثمانية تمر بأزمات سياسية

=

وتطورها في الدولة العثمانية في : الدكتور احمد سوسه ، التعليل التاريخي لنشأ الامتيازات الاجنبية الخاصة في الامبراطورية العثمانية في جريدة نداء الشعب ١٣ كانون الثاني و٢٠ كانون الثاني ١٩٣١ ،وجريدة السياسة ١٢ شباط ١٩٣١ ، ٢٢ شباط ١٩٣١ •

(١٧٨) Z. Y. Hershlag, Introduction to the Modern Economic History of the Middle East, Leiden, 1964, p.279.

(١٧٩) Ibid, p.281.

واقتصادية وكبوات عسكرية سببت لها متاعب جمة في الداخل وفي أطراف امبراطوريتها وبشكل خاص في مصـر والعـراق ، حيث استطاعت الدول الاوربية الحصول على بعض الامتيازات التجارية من الولاة المحليين وبادرت الى التدخل في شؤونهم والسعي أحيانا لعزل من لم يتعـاون معهـا منهم واستمرت المعاهدات التجارية تعقد بين الدولة العثمانيـة والدول الاجنبية ومن بينها الولايات المتحدة الامريكية التى أفلحت في عقد معاهدة للتجارة والملاحة مع الدولة العثمانية وقعت في اسطنبول في ٧ مايس ١٨٣٠[١٨٠] ولكن لم يظهر لها أى تأثير فيما بعد في المنطقـة العـربية من الدولـة العثمانية •

أما مايهمنا في هذه الفترة فهو حصـول بريطانيـا عـلى « فرمان » عثماني لحماية السفن التجارية البريطانية وتسهيل الملاحة في نهر الفرات وذلك في ٢٩ كانون الاول ١٨٣٤[١٨١] ، ثم اتفاقية التجـارة والملاحـة بين الدولة العثمانية وبريطانيا الموقعـة في (بلطه ليمان)[١٨٢] في ١٦ آب ١٨٣٨[١٨٣] •

وقد تضمنت هذه الاتفاقية بنودا حددت الرسوم الكمركية بين الدولتين وثبتت التعريفة الكمركيـة على الواردات والصادرات ونظمت قائمـة بأهم السلع الداخلة في التجارة[١٨٤] ولم يحل عام ١٨٣٩ حتى أعلن السلطان

---

(١٨٠) Ibid, p.292.

(١٨١) (PRO) FO/78/3992, Navigation of the T.&E., p.92.

(١٨٢) مكان قريب من اسطنبول

(١٨٣) Hershlag, op. cit., p.294.

(١٨٤) Lewis Hertslet, Complete Collection of the Treaties... etc. Vol. V, London, 1840, pp. 506-510.

العثماني اصلاحه في خطي شريف كولخانه في ٣ تشرين الثاني ١٨٣٩[١٨٥] التي تضمنت امتيازات كثيرة للرعايا الاجانب في الدولة العثمانية واكدت نصوص المعاهدات والامتيازات السابقة وضرورةاحترامها، وفيما يتعلق بالمنطقة العربية والعراق بخاصة استطاعت بريطانيا الحصول على عدة « فرمانات » من لدن السلاطين العثمانيين لتسهيل مصالحها التجارية في مياه الرافدين منها «فرمان» موجه الى علي رضا باشا والى بغداد في آب ١٨٤١ وهو تجديد لفرمان عام ١٨٣٤ بشأن الملاحة في نهر الفرات ورد فيه اسم شركة لنج لاول مرة[١٨٦] • ثم أكدت هذه الامتيازات في رسالة بعثها الصدر الاعظم العثماني الى والي بغداد في ٢ نيسان ١٨٤٦[١٨٧] • ولا بد لنا من الاشارة في هذا الصدد الى معاهدة ارضروم الثانية بين الدولة العثمانية وايران عام ١٨٤٧ والتي وقعت بوساطة روسيا وبريطانيا لما لها من علاقة بالمنطقة عامة وبالتجارةوالملاحة خاصة لان المادة الثانية منها اشترطت حرية الملاحة في شط العرب وهي نفس المادة التي تنازلت بموجبها الدولة العثمانية عن منطقة المحمرة مع

---

(١٨٥) Hershlag, op. cit., p.296.

للتفاصيل انظر : د• عبدالوهاب القيسي ، حركة الاصلاح في الدولة العثمانية وتأثيرها في العراق ، ١٨٣٩–١٨٧٧ ، مجلة كلية الآداب، العدد الثالث ، مطبعة العاني بغداد ، ١٩٦١ ، ص١١٢ •

(١٨٦) (PRO) FO/78/3992, p.97.

(١٨٧) Halford Lancaster Hoskins, British Routes to India, New impression, 1966, p.425.

د• زكي صالح ، ومجز تاريخ العراق ومنشأ النفوذ البريطاني في بلاد مابين النهرين ، الطبعة الاولى ، بغداد ، ١٩٤٩ ، ص١٣٤ •

الضفة اليسرى للنهر الى ايران[188] والتى ستكون فاتحة للتدخلات الاجنبية وبخاصة البريطانية في هذا الممر المائي بعد هذا التاريخ ووسيلة للحد من ممارسة الدولة العثمانية سيادتها على أراضيها ، وفي ٣١ تشرين الاول من عام ١٨٥٠ استطاعت بريطانيا ان توقع معاهدة مع الدولة العثمانية مستغلة الظروف التى هيأتها معاهدة ارضروم وذلك لتأمين مصالحها التجارية في المنطقة . وبموجب هذه المعاهدة أفلحت بريطانيا في تخفيض التعريفة الكمركية التى ثبتت في معاهدة بلطه ليمان لعام ١٨٣٨[189] .

ومن جهة أخرى نجحت بريطانيا ومنذ فترة سابقة في تأمين خطوط مواصلاتها الى الهند البحرية منها والبرية ، بالاضافة الى ضمان مصالحها التجارية في منطقة الخليج العربي منذ ان عقدت سلسلة من الاتفاقيات مع شيوخ المنطقة التى كانت في الغالب غير متكافئة وأحيانا غير شرعية ولكنها كانت مدروسة ومعدة بعناية فائقة من قبل وكلائها السياسيين في المنطقة الذين كانوا على علم تام بنوع العلاقات التى كانت تربط مشايخ الخليج بالدولة العثمانية محاولين العثور على الفجوات التى كان يمكن عن طريقها تبرير تلك الاتفاقيات وعلى مراحل ، وأولى تلك الاتفاقيات هي التى عقدت مع شيوخ « ساحل القراصنة »[190] عام ١٨٢٠ والتى نصت على

---

(١٨٨) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٤ . بشأن وضع المحمرة الشرعي والواقعي أنظر : تقرير رولنصون
(PRO) FO/195/318, Baghdad, No. 1, Juna. 5, 1848.

(١٨٩) Hertslet, op. cit., Vol. IX, p.747.

(١٩٠) اسماه الانكليز قبل ١٨٢٠ بساحل « القراصنة » وبعد ذلك التاريخ صار يدعى من قبلهم بالساحل المهادن أو المتصالح ويسمى الآن (دولة الامارات العربية المتحدة) وتشمل ابو ظبي والشارقة ودبي ورأس الخيمة والعجمان .. والفجيرة ، وام القيوين .

وجوب قطع دابر السلب والنهب والقرصنة وتحريم تجارة الرقيق[١٩١].
ولم تنس بريطانيا ضرورة ضمان مصالحها في الساحل الشرقي من الخليج العربي لذا عقدت معاهدة تجارية مع الحكومة الايرانية في تشرين الاول عام ١٨٤١[١٩٢] حصلت بموجبها على امتيازات تجارية في الوقت الذى ضمنت امن طريقها الى الهند عبر الخليج ، وظلت تتابع عقد وتجديد الاتفاقيات في منطقة الخليج العربي ، ففي عام ١٨٥٣ تطورت اتفاقية عام ١٨٢٠ الى هدنة بحرية وافق شيوخ المنطقة في الامتناع من القيام بالحملات البحرية ضد بعضهم البعض وأعطت المسؤولية الامنية لبريطانيا[١٩٣] . وفي ١٨ شباط ١٨٥٦ أصدر السلطان العثماني خطي همايون منح فيه الامتيازات السياسية والاجتماعية والاقتصادية للامم الاجنبية كأفراد وجماعات[١٩٤] . وفي ٣١ مايس ١٨٦١ وقع فلكس جونس المقيم البريطاني في الخليج اتفاقية مع شيخ البحرين محمد بن خليفة تؤكد استمرار الامتيازات البريطانية السابقة في البحرين وتعهد

---

(١٩١) مجيد خدوری ، البحرين وايران ، ترجمة صوت البحرين، مطابع دار الكشاف ، بيروت ١٩٥٣ ص٤٥ . صالح محمد العابد ، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧-١٨٢٠ بغداد ١٩٧٦ ، ص٣٢٥-٣٣٢.

(١٩٢) D.C.M. Platt, Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914, Oxford, 1968, p.87.

(١٩٣) Sir Rupert Hay, The Persian Gulf State and their Boundary Problems, The The Geographical Journal Vol.CXX, Part, 4, December, 1954, p.433.

(١٩٤) Sydney Nettleton Fisher, The Middle East, London, Second Edition, 1971, p.318.

الشيخ فيها بعدم القيام بما يعكر صفو الامن في منطقة الخليج مقابل تعهد بريطانيا بالدفاع عنه في حالة تعرضه للخطـر واشترطت الاتفاقيـة منح امتيازات تجارية للتجـار البريطانيين في البحـرين وتحديد الرسـوم بـ ٥٪ فقط[١٩٥] .

وفي ٢٩ نيسان ١٨٦١ وقع كل من عالي باشا الصدر الاعظم العثماني عن الدولة العثمانية وهنري بلوار سفير بريطانيا فى اسطنبول ممثلا عن بريطانيا مسودة معاهدة في (Kan lica) مدينة على البسفور وتم التصديق عليها في اسطنبول في ٩ تموز ١٨٦١ وقد نصت المادة الاولى منهـا على استمرار كافة الحقوق والامتيازات والاعفاءات التي شملت الرعايا والسفن البريطانية والتي وردت فى المعاهدة السابقة كما منحت المـادة الثانيـة البريطانيين حرية بيع وشراء كافة السلع لاغراض التجـارة الداخليـة والخارجية في الامبراطورية العثمانية[١٩٦] وشملت هذه المعاهدة زيادة في التعريفة الكمركية على واردات البضائع الى الدولة العثمانيـة وتخفيض سنوي مستمر فى الرسوم المفروضة على صادراتها .[١٩٧]

ومن سلسلة الاجراءات التي حاولت بها بريطانيا تحـويـل الخليج

---

(١٩٥) (IOR) R/15/1/183, No. 58.
Bahrain Affairs

تجد في هذه الوثيقة نص الاتفاقية باللغة العربية مؤرخة في ٢٠ ذي القعدة ١٢٧٧هـ (٣١ مايس ١٨٦١) وقد وقعها الشيخ محمد بن خليفة وأخوه علي بن خليفة واولاد عمـه خليفـة بن محمـد وحمود بن محمد واحمد بن مبارك .

(١٩٦) Hershlog, op. cit., p. 301.
Hertslet, op. cit., Vol. XI, pp, 561-568.

(١٩٧) Platt, op. cit., p. 86.

العربي الى منطقة نفوذ بريطانية مغلقة مبادرتها الى حل بعض مشاكلهـــا التجارية مع فرنسا وعقدها معها معاهدة فى ١٨٦٠ تلتها معاهدة اخرى فى ١٨٦٢ تخص احترام استقلال امام مسقط ، الا ان بريطانيا اخذت تدافع في مختلف المناسبات عن الامام ضد اعدائه المحليين حتى تحول الدفـاع الى شكل من اشكال الحماية لدرجة انها وقفت عقبة فى طـريـق حصـــول الفرنسيين على مساحة من الارض فى مسقط لاقامة مخزن للفحم لبواخرها عليها ، مدعية بأن ذلك يخالف بنود المعاهدة [١٩٨] ومارست بريطانيا عين السياسة فيما يخص المشيخات العربية التي كان بعضها يرتبط ارتباطا شرعيا بالدولة العثمانية عندما بدأت بالدفاع عن مطالبهم المحلية وبمرور الزمن تحول الدفاع الى حماية والمطالب الى حقوق . [١٩٩] .

وفي عام ١٨٦٨ رتبت بريطانيا اتفاقية مع شيخ قطر حيث تعهـــد الشيخ بالامتناع عن اعمال القرصنة في البحر واحالة كافة المنازعات المحلية الى المقيم البريطاني فى الخليج العربي وفي عام ١٨٦٩ وقع شيوخ الساحل العماني أتفاقيات مماثلة امتنعوا فيها من التعامل مع اية حكومة أجنبيـــــة بأستثناء بريطانيا [٢٠٠] .

وعندما حاولت الدولة العثمانية فرض سيادتها فى منطقة الخليـــج

---

(١٩٨) C.P. Gooch and Harold Temperley, British Documents on the Origins of the War 1898-1914, Vol. I, London, 1927, p. 209.

واشار سالسبرى في مذكرته الاحتجاجية بأن من يحاول اقتطاع شبر من الاراضي باستطاعته ان يفعل المزيد .

(١٩٩) (I0R)L/P&S/18/B126, pp. 1-24.

(٢٠٠) William Polk, The United State and the Arab World, U.S.A. 1965, p. 98.

العربي وبخاصة ساحل الاحساء وقطر والبحرين في سبعينيات القرن التاسع عشر وارادت تأكيد حقوقها في مياه الخليج ، بادرت الى حل مشاكلها مع ايران فعقدت وأياها اتفاقية في عام **١٨٧٥** تخص التمثيل القنصلي بينهما ، تلتها اتفاقية اخرى عام **١٨٧٨** تتعلق بقدوم الزوار الايرانيين الى اراضي الدولة العثمانية عن طريق الخليج لزيارة العتبات المقدسة وتنظيم المحاجر الصحية ورسوم جوازات السفر بين الدولتين وقد تضمنت هاتين الاتفاقيتين بنوداً أقتصادية منها استيراد الملح من ايران وحصر استيراد التبغ الايراني في ظروف خاصة [٢٠١] .

ان التحرك العثماني الجديد الذي رفع لوائه مدحت باشا في العراق هز بعنف السياسة البريطانية في الخليج العربي ، واضطرت بريطانيا على أثره الى أعادة النظر فولا في ارتباطاتها السياسية في المنطقة وسارعت الى فك ارتباط وكالاتها من حكومة بومباي ، واجرت تغيرات جوهرية في طبيعة مراسلاتها ، ومارست وزارة الخارجية البريطانية مزيدا من الاشراف على المنطقة ، وجددت اتفاقياتها السابقة وفقا للوضع الجديد الذي عبر عنه ستراردفورد كانك سفير بريطانيا في اسطنبول في مايس **١٨٧٧** بدبلوماسية عالية بقوله « علينا الحفاظ على مصالحنا السياسية والتجارية وتأمين طريقنا الى الهند عبر الاملاك العثمانية جنبا الى جنب مع الحفاظ على استقلال الامبراطورية العثمانية واحترام حقوقها الاقليمية[٢٠٢] .

وكنتيجة لهذه السياسة الجديدة عقدت بريطانيا اتفاقية في **٢٢** كانون الاول من عام **١٨٨٠** مع حاكم البحرين الشيخ عيسى بن علي تعهد فيها

---

(٢٠١) Lorimer, IB, p. 1514.
(٢٠٢) Platt, op. cit., p. 184.

الاخير بالامتناع عن الدخول في اية مفاوضات او عقد اية معاهدات مع اية دولة أجنبية بدون موافقة الحكومة البريطانية(٢٠٣) ، ومن جهة الأخرى أجبرت بريطانيا ودول أوربية أخرى السلطات العثمانية على أصدار « مرسوم محرم » في ٢٨ محرم ١٢٩٩هـ / ١٨٨١ لتأسيس ادارة للدين العثماني العام وتوكيلها تحصيل عائدات التبغ وايرادات حكومية معينة لايفاء الديون الاجنبية(٢٠٤) • ويبدو ان تصريحات بريطانيا بالحفاظ على وحدة اراضي الامبراطورية كانت مجرد لعبة دبلوماسية لانها بادرت في عام ١٨٨٢ الى احتلال مصر للسيطرة على المنفذ المؤدي الى الخليج بل سعت للحصول على أمتياز للملاحة في نهر الكارون من الحكومة الايرانية اسوة بالامتيازات التي حصلت عليها الدولة العثمانية في ذلك النهر وذلك لاستكمال السيطرة مدعية بانها دولة ذات حضوة في ايران استنادا الى الى المعاهدة المعقودة بين الدولتين في عام ١٨٥٧ الا ان دعواها ردت من قبل الحكومة الايرانية وحتى من قبل رجال القانون البريطانيين – عندما استشارتهم الحكومة البريطانية – بقولهم ان وجود قوارب صغيرة عثمانية تحمل الحبوب في نهر الكارون لايمكن ان تقابل بمطلب وضع البواخر الكبيرة في النهر على اساس المساواة بين الدول(٢٠٥) اما من جهة علاقات الدول الاوربية الاخرى بمنطقة الخليج فأن هولندا افلحت في عقد معاهدة تجارية مع أيران في مايس ١٨٨٣ على غرار المعاهدة التجارية الفرنسية

---

(٢٠٣) مجيد خدورى ، المصدر السابق ، ص٥١ •

(٢٠٤) Hershlag, op. cit., pp. 306-307.

في هذا المرسوم خصصت الدولة عائدات التبغ لادارة الدين العام بغية التخلص من القيود الاجنبية •

(٢٠٥) Rose Louise Greaves, Persia and Defence of India, 1884-1892, London, 1959, p. 163.

الايرانية لعام ١٨٥٥ والتي بموجبها حصلت هولندا على حق تأسيس خمس قنصليات في ايران اثنتان منها في الخليج العربي في كل من بوشهر والمحمرة وفيها حددت مرسوم اعادة التصدير من ايران ١٪ (٢٠٦) كما اعلنت روسيا بعض القرارات التجارية في عام ١٨٨٤ منعت فيها دخول بعض السلع الاجنبية الى اراضيها وفرضت رسوما كمركية عالية على بعضها الآخر ، الامر الذي ادى الى تحويل النشاط التجاري في ايران من شمال البلاد الى جنوبه واختفت السلع الروسية من اسواق ايران وحلت محلها السلع البريطانية المشابهة التي اخذت تصلها عن طريق الخليج(٢٠٧) وتشجعت بريطانيا بايحاء من تجارها العاملين في منطقة الخليج الى ممارسة الضغط مجددا على الحكومة الايرانية للحصول على امتياز ملاحي لتسيير البواخر في نهر الكارون لدرجة اعتبر اللفتانت كولونيل Murdoch Smith عند عودته من ايران عام ١٨٨٥ بعد اقامة فيها دامت عدة سنوات وبناء على آراء المختصين بشؤون المواصلات « ان قضية فتح نهر الكارون للملاحة البريطانية مهمة جدا حتى لو اقتضى الامر اجبار الحكومة الأيرانية على ذلك »(٢٠٨) واستطاعت بريطانيا فعلا بعد ان دفعت الى دست الحكم في ايران رئيس وزراء موال لها للحصول عن طريقه على « فرمان » من

---

(٢٠٦) (IOR) V/23/45 Sels. India, 198, Part IIII, Trade of the Persian Gulf During the year 1883, p. 38.

(٢٠٧) (IOR) V/23/47 Sels. India, 207 Part III, Report on the Trade of the Persian Gulf for the year 1894, p. 41.

(٢٠٨) Greaves, op. cit., p. 163.

الشاه ناصر الدين في ٢٤ صفر ١٣٠٦هـ/٣٠ تشرين الاول ١٨٨٨[٢٠٩] ، ينص من الناحية النظرية على حرية الملاحة فى النهر لجميع الامم[٢١٠] ولكن من الناحية الواقعية خص شركة لنج البريطانية بالامتياز[٢١١] . وهكذا ضمنت بريطانيا مصالحها فى جنوب ايران بعد محـــاولات دامت نصف قرن تقريبا كان خلالها ناصرالدين شاه معارضا قوياً لمنح الامتيازات في بلاده الى بريطانيا وربما كان ذلك بتأثير من روسيا ، وقد وجه هـذا الامتياز لطمة قوية الى استقلال ايران[٢١٢] .

وهكذا نجد ان بريطانيا تتقدم وبخطى ثابتة ومطمئنة صوب ضمان مصالحها في منطقة الخليج العربي وتأمين طريقها الى الهند ولكن ما أن قارب القرن التاسع عشر نهايته حتى بدا في الافق ما يهدد تلك المصالح ، عندما ظهر الروس والالمان فى مياه الخليج العربي الامر الذي ادى بها الى تكثيف جهودها الدبلوماسية والعسكرية فى المنطقة فبادرت الى تأكيد اتفاقياتهـــا السابقة وعقدت اتفاقيتين مع كل من امام مسقط وشيخ قطـــر فى عـام ١٨٩١ [٢١٣] واخـــرى مـع شـــيخ البحرين عام ١٨٩٢[٢١٤]

---

(٢٠٩) ابراهيـــم تيمورى ، عصربي خبرى ، يا تاريخ امتيـــازات در ايران ، تهران ، ١٣٣٢ شمس ص١٦٦ .

(٢١٠) (IOR) V/23/56 Sels. India, 259, Report on the Trade of South Persian Gulf for the year, 1888, p. 29.

(٢١١) Henry Blosse Lynch, Notes on the Present State of Karun River, between Shushter and the Shat. El-Arab, (J.R.G.S.) XIII, October, 1891, pp. 592-595.

(٢١٢) تيمورى ، المصدر السابق ، ص١٥١ .

(٢١٣) Polk. op. cit., p. 98.

(٢١٤) خدورى ، المصدر السابق ، ص٥١ .

ومقابل هـذا الحصـار البريطاني في الخليج العـربي حـاولت السلطة العثمانية المحلية في الفاو بامر من اسطنبول وربما بتلميح مـن المانيا في تشرين الاول ١٨٩٣ ، فرض الرسوم الكمركية على البضـائع المتجهة الى المحمرة الامر الذي ادى الى احتجاج نائب القنصل البريطاني في البصرة بشدة في مذكرة قدمها الى الوالى العثماني فيها[٢١٥] وقـد أجابه الوالي على مذكرته بتاريخ ١٨ تشرين الاول ١٨٩٣ بقوله « ان المحمرة جزء لا يتجزء من الاملاك العثمانية وان تصدير السلع اليها يجب ان يخضع للرسوم الكمركية العثمانية »[٢١٦] وتفاقم الامر ووصل حدا وحدت فيه كل من بريطانيا وايران جهودهما وقدمتا احتجاجا الى الباب العالي العثماني في أسطنبول مدعيتين بان المطالبة بالمحمرة تتعارض مـع معاهدة أرضروم عام ١٨٤٧ ، ومن جهة اخرى اخبر الممثل البريطاني ممثل وزارة الخارجية العثماني بان بريطانيا لا تدع الدولة العثمانيـة الاستمرار في فرض الرسوم الكمركية على السلع المتجهة الى المحمرة لان تجارتها (اي المحمرة) تهم بريطانيا[٢١٧] وهكذا نجد ان هذه المحاولة لم تحسم لصالح الدوة العثمانية ، وكان رد الفعـل البريطـانـي لها في السنوات اللاحقة توقيع اتفاقيـة ـ كانت مترددة في توقيعهـا في البداية مع شيخ الكويت مبارك الصباح في ٢٣ كانون الثاني ١٨٩٩ تعهد الشيخ فيها بعدم الارتباط بأية قوة اجنبية اخرى مقابل منحة سـنوية

---

(٢١٥) (IOR) L/P&S/20/C236, Par. No. 263

(٢١٦) Ibdi., Par. No. 366.

(٢١٧) Ibid., Par. No. 368.

قدرها ١٥٠٠٠ روبية وعلى ان تبقى الاتفاقية سرية [٢١٨] وكانت هذه الاتفاقية ضربة موجهة الى الدولة العثمانية وتهـديدا « لمصالحها » في العراق[٢١٩] ولطمة للمشروع الالماني الذي اقترح ايصال سكة حديد بغداد الى الكاظمة في الكويت على الخليج العربي[٢٢٠] •

وفي عام ١٩٠٠ أسست بريطانيا وكالة محلية لها في البحرين[٢٢٢] وأضطرت الدولة العثمانية الى حل مشاكلها مع ايران وعقدت واياهـا اتفاقية في ٥ أيلول ١٩٠٣ تم بموجبها الغاء الرسم الكمركي الاضـافي المفروض على الصادرات المتجهة الى ايران[٢٢٢] • وفي عام ١٩٠٤ فتحت بريطانيا وكالتين سياسيتين لها في كل من البحرين والكويت الا ان الفترة اللاحقة وحتى اندلاع الحرب الاولى تميزت بتزايد قلـق بريطانيا في منطقة الخليج العربي ويتضح ذلك في التقارير الانفعالية المقناصل والوكلاء السياسيين في المنطقة[٢٢٣] على الرغم من ان تجـارتهـا كانت لاتـزال متفوقة •

---

(٢١٨) Robin Bidwell, The Affairs of Kuwait 1896-1905, London, 1971, pp. 39-40.

عن الكويت وعلاقتها بالدولة العثمانية انظر الفصل الثاني صص •

(٢١٩) الدكتور جمال زكريا قاسم ، الخليج العـربي ، دراسـة لتاريخ الامارات العربية ١٨٤٠-١٩١٤ ، الكويت ، ١٩٧٤ ، ص٢٧٣ • من الدراسات الوثائقية الجادة عن التاريخ السياسي للخليج العربي •

(٢٢٠) (IOR) L/P&S/20/C74,p.24.

(٢٢١) خدوري ، المصدر السابق ، ص٥١ •

(٢٢٢) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 75.

(٢٢٣) Basra C.T.R., 1904-1914.
Kuwait C.T.R., 1911-1914.

٨ ـ الرسوم الكمركية

كانت الرسوم المفروضة على البضائع الواردة الى البصرة في اواخر القرن الثامن عشر متباينة تبعا لمنشأ تلك البضائع ، فعلى سبيل المثال كان التجار البريطانيون والفرنسيون وتجار مسقط ومقاطعة ميسور في الهند يدفعون رسما كمركيا قدره ٣٪ من قيمة البضاعة التي يجلبونها من بلادهم ، اما التجار الآخرون فكانوا يدفعون رسما يتراوح بين ٧ ـ ٥ر٨٪ (٢٢٤) .

وفي بداية القرن التاسع عشر تغيرت الرسوم وغدت ٨٪ على الصادرات من البصرة و٥٪ على الواردات اليها . (٢٢٥)

---

(٢٢٤) خواجه عبدالقادر ، المصدر السابق ، ص١٣ . هذا المؤلف قدم الى البصرة عام ١٧٨٦ بمعية بعثة تجارية أرسلها الملك تيبو ملك كوريال في الهند لعقد اتفاقية تجارية مع المماليك في العراق ، وكانت تحمل هدايا ثمينة الى السلطان العثماني غرقت معظمها في مياه الخليج وشط العرب كان بينها فيلة وأقمشة ثمينة ومجوهرات نادرة .. الخ .

لقد وردت اشارات عن الرسوم الكمركية في أواخر القرن الثامن عشر كما هو مبين أعلاه في المصادر التالية :

Somuel Manesty and Harford Jones, Report on the Commerce of Arabia and Persia, Appendex F. Selection from State papers 1600-1800, Bombay, 1906.

Abraham Persons, Travels in Asia and Africa, London, 1808.

(٢٢٥) William Frances Ainsworth, A personal

وقد حددت معاهدة بلطه ليمان ١٨٣٨ رسوم الواردات البريطانية الى الدولة العثمانية بـ ٣٪ بالاضافة الى ٩٪ كضريبة داخلية فيكون المجموع ١٢٪ اما الرسوم المفروضة على الصادرات من الدولة العثمانية فهي ٣٪ يضاف اليها ٢٪ كضريبة داخلية ويكون مجموعها ٥٪ ، وقد اقرت هذه الاتفاقية نظاما للتعريفة الكمركية في الدولة العثمانية غير ان ذلك النظام لم يطبق في العراق في حينه [٢٢٦] بل استمرت ضريبة الـ ٥٪ تجبى ولم تستطع الدولة العثمانية زيادة التعريفة الكمركية على البضائع الواردة الى بلادها لانها كانت مقيدة بنظام الامتيازات التي كبلتها تجاريا في الوقت الذي أخذت معظم الاقطار الاوربية تزيد رسوم كماركها حماية لصناعاتها المحلية التي أخذت بالتوسع .. ولكن عندما[٢٢٧] عقدت معاهدة التجارة والملاحة بين بريطانيا والدولة العثمانية في عام ١٨٦١ والتي قلصت مادتها الرابعة الرسوم المفروضة على الصادرات من الدولة العثمانية الى ٨٪ على ان تقلل بنسبة ١٪ سنويا حتى تستقر اخيرا على ١٪ من قيمة البضاعة ، أما المادة الخامسة فأنها حددت رسوم الواردات الى الدولة العثمانية بـ٨٪

= Narrative of Euphartes Expedition Vol. II, London, 1888, p. 110.

لقد زار البصرة عام ١٨٣٦ وذكر بأن الرسم الكمركي المفروض على الكيس الواحد من التمور هو شلن واحد و٨ بنسات وعلى الرقيق ٣٢ شلنا وعلى الحصان الاصيل ستة باونات .

(٢٢٦) يوسف رزق‌الله غنيمة ، تجارة العـراق قديمـا وحديثا ، الطبعة الاولى ، مطبعة العراق بغداد ١٩٢٢ ، ص١١١ .

(٢٢٧) L. S. Stavrianos, The Balkans Since 1453, U.S.A, 1958, & 1966, p. 32.

على ان تبقى ثابتة . (٢٢٨) وعلى الرغم من اهمية الاسواق العثمانية لتجار ما نجستر المجهزين الرئيسيين لها بالبضائع القطنية فأن زيادة الرسوم على الواردات الى الدولة العثمانية مرت دون احتجاج(٢٢٩) وعندما أسست الدولة العثمانية دارا للكمرك في القطيف في اعقاب فرض سيادتها على ساحل الاحساء في سبعينيات القرن التاسع عشر بدأت بزيادة الرسوم الكمركية فيها تدريجيا من ١٪ الى ٦٪ على البضائع العائدة للتجار الهنود من رعايا بريطانيا في الوقت الذي منحت تسهيلات كبيرة للتجار الوطنيين ولما كانت الرسوم المفروضة على صادرات الاحساء الى الهند هي ١٪ والى ايران هي ٨٪ فأن بعض التجار استغلوا ذلك واخذوا يوجهون سلعهم الى ايران مدعين بانهم يصدرونها الى الهند وبذلك لا يدفعون سوى رسم كمركي قدره ١٪ لذا بادرت الدولة العثمانية الى فرض رسوم قدرها ٨٪ على كل السفن التي تغادر القطيف وهي تحمل السلع المحلية وأعطت حقا للتاجر باستعادة ٧٪ من الرسوم فيما أذا قدم شهادة خلال مدة ١٢١ يوم بان بضاعته وصلت الهند فعلا ، ومع ذلك فأن هذا الاجراء ولد ارتباكا في التجارة لان نسبة الـ٧٪ من قيمة البضاعة المودعة لدى دوائر الكمرك كانت كبيرة وكان باستطاعة التاجر استغلالها في تجارة اخرى . (٢٣٠)

---

(٢٢٨) Hershlag, op. cit., p. 301.

في هذه الفترة كانت بريطانيا تهما الصادرات المتمثلة في المواد الخام والمواد الغذائية الى مصانعها لذا عمدت الى تقليص ضريبتها .

(٢٢٩) Arthur Redford, Manchester Merchants and Foreign Trade Vol.II, 1850-1939, Manchester, 1956, p. 82.

(٢٣٠) (IOR) L/P&S/20/C238, pp. 73-74.

وقد قدمت عدة احتجاجات من قبل التجار الاجانب الى السلطات المحلية في القطيف دون ان تأخذ تلك الاحتجاجات شكلا رسميا ، وعندما ارادت الدولة العثمانية زيادة الرسوم في أرجاء الامبراطورية العثمانية جميعا عام ١٨٧٨ لتغطية نفقات الحرب مع روسيا احتج تجار مانجستر بشدة واضطرت الحكومة البريطانية الى مسايرتهم وتقديم احتجاج الى اسطنبول مما أدى الى أهمال المشروع(٢٣١) ولما شرعت النمسا نظاما جديدا للضرائب على الواردات الى املاكها عام ١٨٧٨ تضمن رسوما اعلى بكثير من نسبة ٨٪ التي كانت تفرضها الدولة العثمانية على الواردات الى بلادها ، فأن بريطانيا لم تأبه لذلك ولكن عندما ضمت النمسا اليها البوسنة والهرسك في عام ١٨٧٨ فأن تجار مانجستر ومن ورائهم الحكومة البريطانية استاؤا من ذلك التغير خوفا من تحول تلك المقاطعات من الرسوم الكمركية العثمانية الى الرسوم الكمركية النمساوية فتتأثر تجارتهم لذلك قدمت وزارة الخارجية البريطانية احتجاجا الى حكومة النمسا ولكن دون جدوى وما كانت تخشاه بريطانيا حدث فعلا عام ١٨٨٠ عندما شملت التعريفة النمساوية الجديدة البوسنة والهرسك(٢٣٢) ومن هذا يتضح لنا بانه لم يكن في صالح التجارة البريطانية تقسيم الامبراطورية العثمانية ولا توحيدها في ظل حكومة مركزية قوية وانما ابقاؤها ضعيفة ومطيعة سهلة الانقياد ومن الزاوية الاقتصادية كانت الدولة العثمانية لا تزال بعيدة كل البعد عن ميدان الصناعة الحديثة ، كما ان صناعات النسيج اليدوية فيها لم تكن تستطيع منافسة صناعات النسيج الحديثة في لانكشاير في بريطانيا ، ومن جهة اخرى كان الضعف السياسي للامبراطورية العثمانية لصالح بريطانيا

---

(٢٣١) Redford, op. cit., Vol,II, p. 82.

(٢٣٢) Ibid, p. 55.

لان ضعف العثمانيين وخوفهم من روسيا جعلهم يرمون بانفسهم في احضان بريطانيا ردحا من الزمن ، ولكن بريطانيا اخذت تشعر بان هذه السياسة غدت غير مضمونة لاسيما في اواخر القرن التاسع عشر عندما ظهرت قوى جديدة منافسة فى المنطقة وعندما مالت الدولة العثمانية تدريجيا الى المانيا لاسيما فى اعقاب احتلال بريطانيا لمصر عام ١٨٨٢ ، ولما اقترحت الدولة العثمانية فى عام ١٨٨٣ مرة اخرى زيادة الرسوم التجارية فان الحكومة البريطانية وافقت على الاقتراح العثماني - ربما بدافع التخفيف عن وطأة احتلالها لمصر - الا انها - اى الحكومة البريطانية - تعرضت الى لـوم شديد من قبل غرفة تجارة مانجستر ، ولكن لسبب غامض سحبت الدولة العثمانية اقتراحها(٢٣٣) ربما حدث ذلك بضغط من الدول ذات المصالح التجارية الجديدة في الدولة العثمانية وان ضريبة الـ ٨٪ على قيمة البضاعة الواردة الى الدولة العثمانية استمرت تفرض حتى عام ١٩٠٧ عندما زيدت الى ١١٪ من قيمة البضاعة(٢٣٥) في حين طبقت الحكومة الايرانية التعريفة الجديدة في موانيها وقدرها ٥٪ على الصادرات والواردات اعتبارا من ٢١ آذار ١٩٠١(٢٣٦) ولكن ذلك كان من الناحية النظرية ، اما الواقع فانه يشير الى ان شيوخ وحكام المواني الصغيرة الممتدة من بوشـهر الى رأس

---

(٢٣٣) Ibid., Vol.II, p. 82.

(٢٣٤) Platt, op. cit., p. 90.

(٢٣٥) Basra C.T.R., 1907,p.9.

مجلة دار السلام ، العدد ٥ ، المجلد الثالث ، السنة الثالثة ١٨ آذار ١٩٢٠ ، ص٧٢ ·

(٢٣٦) (IOR) Admin. Report, Sels. India, 392, p. 13.

الخليج كانون يفرضون رسوم اضافية اخرى حتى تتضاعف التعريفة الاصلية •[٢٣٧]

اما رسوم الترانسيت فكانت ١٪ ولكن عند دخول البضائع المراد ارسالها الى ايران عن طريق العراق كان عليها ان تدفع رسما كمركيا قدره ٨٪ على ان تستعيد الفرق وهو ٧٪ من قيمة البضاعة في خانقين قرب الحدود الايرانية عندما يتم التأكد من تصديرها[٣٢٧] خلال فترة لاتزيد على ستة شهور ، اما اذا صدرت عن طريق طرابزون فيعاد الرسم الكمركي كله لان ذلك الطريق كان معفى من رسم الترانسيت اما السلع الاجنبية التي لها ما يماثلها في العراق فلابد من ايداعها في دوائر الكمرك فيما اذا كان التاجر يرغب في تصديرها ثانية الى بلاد اخرى وان لم يفعل ذلك فعليه دفع الرسم الكمركي كاملا ، اى ٨٪ كما لا يحق له استرداد ال ٧٪ مرة أخرى عند الحدود[٢٣٩] • وقبل فترة قصيرة من الاحتلال البريطاني للبصرة في ٢٢ تشرين الثاني ١٩١٤ ارتفعت الرسوم الى ١٥٪ من قيمة البضاعة وفي فترة الاحتلال خفضت الى ١٠٪ ، اما ضريبة الصادرات ال ١٪ فانها الغيت وكان ذلك لصالح المحتكرين الاجانب[٢٤٠] •

---

(٢٣٧) (IOR) V/23/47 Sels. India, 207 Part, III, Report on trade of the Persian Gulf for the year 1884, p. 42.

(٢٣٨) Walter B. Harris, From Batum to Baghdad Via Tiflis, Tabriz and persian Kurdistan, London, 1896, p. 298.

(٢٣٩) الزوراء ، ١٤٠٢ ، ١٨ ذي‌الحجة ١٣٠٦هـ/١٨٨٨ •

(٢٤٠) المركز الوطني للوثائق

No. 105/3/1, Basrah Admin. Reports, p. 62.

=

ومن جهة اخرى كان رؤساء العشائر في انحاء مختلفة من العراق يفرضون بعض « الاتاوات » على البضائع التجارية المارة عبر مناطق سكناهم في الزبير والصحراء الغربية وعلى طول شط العرب ونهر دجلة بين البصرة وبغداد اكتسبت بمرور الزمن الصفة الشرعية واساءت الى التجارة وعرقلت تطورها ، فشيوخ عشائر البو محمد وبني لام كانوا على سبيل المثال يتقاضون رسوما كيفية من السفن والبواخر لقاء السماح لها بالمرور عبر مناطقهم(٢٤١) ، وقد عرفت هذه الضريبة في العراق باسم «الخاوة» (٢٤٢) وكانت تدفع على الاقل في عشر مواضع بين البصرة وبغداد . (٢٤٣)ناهيك عن مناطق الصحراء المترامية الاطراف بين البصرة وحلب ورغم ان هذه الرسوم لم تكن محددة الا انها لم تكن قليلة ايضا لدرجة وصلت احيانا الى مقدار روبيتين على كل طن من الحمولة حتى ولو كانت السفينة او الباخرة بدون حمولة (٢٤٤) . هذا ولم تقتصر جباية هذه « الرسوم » من سفن وبواخر الاهليين والاجانب فقط وانما سرت على بواخر الدولة العثمانية(٢٤٥) المتمثلة في بواخر شركة عمان العثماني

للاستزادة عن اوضاع البصرة بعد احتلال عام ١٩١٤ يراجع :
حميد احمد التميمي ، البصرة في ظل الاحتلال البريطاني ١٩١٤ — ١٩٢١ ، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥ .

(٢٤١) المركز الوطني للوثائق
No. 105/3/1Basrah Admin. Reports; p. 8.

(٢٤٢) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ١٣٧ .

(٢٤٣) الزوراء ، ٢٦٠ ، ٢٦ ربيع الثاني ١٢٨٩هـ .

(٢٤٤) المركز الوطني للوثائق
No. 69/121, Freight on river Craft, p. 69.

(٢٤٥) بير دى فوصيل ، الحياة في العراق منذ قرن ، ١٨١٤ — ١٩١٤ ، ترجمة اكرم فاضل ، ص٦٨ .

لقاء السماح لها بالمرور بأمان ، واحيانا كانت الدولة تمتنع عن الدفع الا انهـا كانت تجابه بالثورات التي كانت تعيق بواخرها من المرور في الوقت الذي كانت تلك العشائر تسمح لبواخر شركة لنج التي كانت تدفع تلك « الاتاوات » وتقدم الهدايا السخية بالمرور بسلام(٢٤٦) •

وبالاضافة الى هذه الاتاوات كانت هناك رسوم الجسور التي كانت تمنح بالالتزام(٢٤٧) وكان الملتزمون يسيئون كثيرا فى جبايتهم ويتجاوزون حدود امتيازاتهم ، ففي العمارة مثلا كانت على الباخرة او السفينة ان تدفع عشرين قرشا والجنيبة (الدوبة) عشرة قروش بأسم رسم المرور عبـــر الجسر(٢٤٨) •

وهناك بعض الرسوم والضرائب الكمركية المحلية الاخرى فـــى البصرة سنتناولها تحت عنوان دار الكمرك وخدماتها •

٩ ـ دائرة الكمرك في البصرة وخدماتها

كانت بناية الكمرك تقع على شاطيء شط العرب شمال تفرع نهـر العشار منه(٢٤٩) وقد امر الوالي مدحت باشا ابان ولايته للعراق بتجديد وتوسيع البناية وتشييد حوض لتصليح البواخر بالقرب منها(٢٥٠) كمـــا بادر الى القيام بمجموعة من الاصلاحات لها علاقة بتطوير البصرة وتحسين

---

(٢٤٦) انظر بحث شركة لنج في الفصل الثالث

(٢٤٧) الزوراء ، ٣٣٨ ، ٩ محرم ١٢٩٠هـ

(٢٤٨) الزوراء ، ٢٥٦ ، ١٥ ربيع الثاني ١٢٨٩هـ

(٢٤٩) Answorth, op. cit., Vol.II,pp. 92-93.

(٢٥٠) Geary, op. cit., Vol.I, pp. 93-95.

تجارتها[٢٥١] ووصلت الميناء آلة لشحن وتفريغ البواخر[٢٥٢] الا ان الذي يبدو واضحا بان الميناء اهمل في السنوات التي تلت حكم مدحت فساءت ادارته وقلت العناية به وزادت نواقصه رغم تزايد اهميته التجارية نتيجة افتتاح قناة السويس ، والسياسية بسبب النشاط العثماني في منطقة الخليج [٢٥٣] وغدت ظروف بناية دائرة الكمرك تتدهور يوما بعد آخر، فعلى الرغم من انها لم تستطيع مواجهة متطلبات التجارة المتزايدة فان البناية تداعت وغدت غير صالحة لحفظ البضائع وتراكمت السلع على ارصفة الميناء قرب دار الكمرك معرضة للامطار ومطروحة في الاوحال لفترات طويلة في انتظار نقلها الى بغداد[٢٥٤] وقدمت الاحتجاجات الى السلطات المحلية ورفعت المذكرات الى الحكومة العثمانية وطالب بعض التجار بالتعويض عن التلف الذي أصاب سلعهم المتروكة بدون عناية في

---

(٢٥١) Ali Haydar, op. cit., p. 61.

الزوراء ، ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨هـ

(٢٥٢) الزوراء ، ٣٢٣ ، ٢٠ ذي‌الحجة ١٢٨٩هـ/١٨٧٣
تسميها الجريدة (الماجوله) ارتفاعها سبعون قدما وسمك عمودها عشرة أقدام وتستطيع حمل ماثقله بين ٣٠ـ٣٥ طنا وهي آلة ضخمة قياسا الى تلك الايام .

(٢٥٣) الزوراء ، ١٠١٠ ، ٩ جمادى الاولى ١٢٩٩هـ/١٨٨١
نشر في الجريدة مقالة مفصلة عن سنجق البصرة ويشعر الانسان بمعاناة كاتبها مما كان يعاني الميناء من اضطراب وفوضى واهمال رغم اهميته السياسية والتجارية .

(٢٥٤) Basra C.T.R., 1903, pp. 6-7.

كان سبب الانتظار لفترة طويلة هو مشاكل الملاحة في نهر دجلة . أنظر الفصل الثالث .

الميناء[٢٥٥] ، واضطرت السلطات المحلية بامر من اسطنبول بالمباشرة بتشييد بناية جديدة للكمرك عام ١٩٠٧ وارتفعت جدرانها الاربعة ثم توقف البناء[٢٥٦] وبعد الانقلاب العثماني عام ١٩٠٨ توقع التجار بان انجاز بناية الكمرك سيكون في مقدمة اعمال الحكومة الجديدة الا ان الوضع في الميناء استمر كما كان قبل ربع قرن ، فالبناية التي مر على ارتفاع جدرانها الاربعة قرابة ثلاثة اعوام ونصف لا تزال غير مسقفة وغدت الحالة اردأ من السابق في موسم الامطار لان سقوف البناية القديمة لم ترمم لعدة سنوات بسبب انتظار اكمال البناية الجديدة وهكذا نجد ان اهمال البناية القديمة وعدم الاستمرار في انجاز البناية الجديدة اثرا بشكل واضح على تدهور حالة الميناء وتراكم السلع على الرصيف[٢٥٧] والشيء الوحيد الذي اتخذ نتيجة للمطالبة المستمرة من قبل الجريدة المحلية في البصرة هو تعميق محدود لنهر العشار وشاطيء شط العرب المجاورين لبناية وذلك لتسهيل وصول البواخر الى ارصفة الميناء لتفريغ شحناتها ، حيث لم يكن في استطاعة السفن المحملة لمدة اربعة او خمسة شهور من كل عام الاقتراب من دائرة الكمرك بسبب تجمع ترسبات الغرين حيث لم يجر تنظيفها منذ سنوات عديدة وكان على السفن الانتظار في عرض النهر معرضة الى الظروف الجوية القاسية في انتظار الوقت المناسب ابان المد الربيعي للتوجه الى بناية الكمك وكثيرا ما تضررت السلع ابان الانتظار الطويل[٢٥٨] وفي عام ١٩١٠ونتيجة لتردي الاوضاع بشكل كبير اضطرت

---

(٢٥٥) Ibid, p. 7.

(٢٥٦) Basra C.T.R., 1908, p.9.

(٢٥٧) Basra C.T.R., 1909, p. 13.

(٢٥٨) جريدة البصرة ، ١٣١٣ ، العدد ٥١٩ ، ١٥ رمضان ١٣٢٧هـ/١٩٠٩ .
Basra C.T.R., 1909, p. 13.

السلطات المحلية الى توقيع عقد مع مؤسسة بريطانيـــة لانجـاز بنـــاية الكمرك[٢٥٩] واحضرت المؤسسة المواد الانشائية اللازمة لاكمال البناية وقد انجز العمل في نهاية العام وبوشر باستخدامها رغم انها كانت لاتزال بدون ابواب وشبابيك[٢٦٠] حيث تم التعاقد بشأنها مع شركة المانية قامت باستيراد ونصب الابواب والشبابيك لبناية دائرة الكمرك فـــى عـــام ١٩١٢[٢٦١] ٠

١٠ ــ ايرادات دار الكمرك

كان الكمرك فى البصرة يمنح التزاما الى نهاية ولاية نجيب باشـا للعراق ١٨٤٨ ، ثم الحق بالخزينة العامة وخضع للقوانين والانظمـــة التجارية العثمانية وطبق التعريفة الكمركية التي كانت تعلنها الدولـــة بموجب اتفاقياتها مع الدول الاجنبية ٠

وكان حساب الايرادات فيه يتم وفق السنة المالية العثمانية التي تبدأ في ١٣ آذار الميلادية والتي تقابل ١ آذار الرومية وتنتهي فى ١٢ آذار من العام اللاحق ، وكانت اشهرها ميلادية وسنيها هجرية ٠[٢٦٢]

كانت عوامل كثيرة تلعب دورا في كيفية تقدير الرسوم الكمركيـة وجبايتها يأتي في مقدمتها التعريفة الكمركية كما ان الرشوة على ما يبدو

---

(٢٥٩) Basra C.T.R., 1910, p. 11.

(٢٦٠) Basra C.T.R., 1911, p. 11.

(٢٦١) Basra C.T.R., 1912, p. 11.

(٢٦٢) Basra, C.T.R., 1864-1866, p. 254.

انظر التفاصيل عن السنين الهجرية والرومية والعلاقة بينهما : محمد مختار باشا ، التوفيقات الالهامية ٠ عباس العزاوى ، تاريخ العراق بين احتلالين ، الجزء ٧ ، بغداد ١٩٥٥ ، ص٤٥ــ٤٨ ٠

كانت تشجع من قبل التجار الوطنيين بنفس القدر الذي كان يدعو اليها الموظفون العثمانيون لدرجة ان القنصل البريطاني فى البصرة ذكر في عام **١٨٨٧** بان سلوك موظفي الكمرك مع التجار جيد وملائم وان عملية الرشوة غير ضارة بالتجارة وانما تسبب خسارة فادحة لخزينة الدولة وتؤثر مستقبلا على اخلاقية التجارة ٠[٢٦٣]

وعند وصول البضائع التجارية الى دار الكمرك فى البصرة كان يجرى ترسيمها بموجب القوانين وقوائم التعريفة الكمركية وحسب منشأ البضائع الا ان تغيرا حدث في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وذلك بالسماح للبضائع المستوردة لغرض الاستهلاك فى بغداد او اعادة التصدير الى ايران ، المرور الى بغداد لتدفع الرسوم في كمرك بغداد لقاء رسم بسيط فى البصرة يسمى التمغا (رسم الطابع) لختم الرزم التجارية لضمان عدم التلاعب بها فى الطريق الى بغداد الا ان بعض التجار جهلا منهم ظلوا يفضلون دفع الرسوم في البصرة واستلام بضائعهم بسرعة بدلا من انتظار نقلها الى بغداد لترسمها هناك رغم ان الاجراء الجديد كان لصالحهم[٢٦٤] ٠

وعند رسو البواخر المحملة بالبضائع التجارية الى جانب ارصفة الكمرك فى البصرة كانت تفرغ حمولتها هناك وتدفع رسما عن التفريغ قدره روبيتان[٢٦٥] عن الطن الواحد ، وبعد ذلك يدفع التاجر الرسوم المقررة وقدرها ٨٪ من قيمة البضاعة حتى **١٩٠٧** و ١١٪ بعد ذلك التاريخ وبموجب تقدير مخمني دائرة الكمرك اما على قيمة الفاتورة مضافا اليها

---

(٢٦٣) Basra C.T.R., 1887, p. 3.

(٢٦٤) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 262.

(٢٦٥) كل ١٥ روبية تساوى باون استرليني ٠

٢٥٪ او بموجب سعر السوق ناقصا ١٠٪ او ان تدفع عينا بالنسبة لبعض السلع • وعلى كل حال كان يجب ان تتراوح نسبة التقدير في كل الاحوال بين ٧ ـ ٩٪ حتى عام ١٩٠٧ وبين ١٠ ـ ١٢ بعد ذلك من القيمة الحقيقية للكلفة مضافا اليها اجور الشحن والتأمين ، ولا تتم الاجراءات الا بعد دفع ¼ ـ ½٪ من قيمة البضاعة تقريبا كضريبة غير رسمية على شكل هدايا (بخشيش) الى موظفي دار الكمرك(٢٦٦) •

وكان يحق لمستوردي صفائح النفط والكحول والسلع المشابهة ايداعها في دار الكمرك لمدة سبعة ايام ريثما تنقل على مهل الى المخازن التجارية في المدينة واذا ما زادت الفترة فعلى التجار دفع ارضية قدرها ١½ قرش على كل علبة من النفط في الشهر الاول وقرش واحد للاشهر اللاحقة(٢٦٧) و ١ـ٣٠ بارة في اليوم على الرزمة الاعتيادية من البضائع وضعف هذا المبلغ بالنسبة للرزم التي وزنها ١١٤ حقة وثلاثة اضعاف للرزم التي وزنها ٢٢٨ حقة واربعة اضعاف الرزم التي وزنها ٣٤٢ حقه(٢٦٨) وتعفى البضائع من رسم الارضية فيما اذا كان الغرض من ايداعها هو لاجل اعادة تصديرها ، اما اذا انزلت البضائع الى القوارب والسفن الصغيرة لغرض شحنها الى أعالي النهر فعلى تلك القوارب والسفن مغادرة الميناء في غضون ثلاثة ايام وان لم تفعل فعليها دفع رسم قدره خمسة قروش عل كل صفيحه من النفط لكل يوم تأير وان تأخرت

---

(٢٦٦) Basra C.T.R., 1905, pp. 6-7.

(٢٦٧) Basra C.T.R., 1906, p. 8.

(٢٦٨) Basra C.T.R., 1908, p. 10.

كل حقة تساوى ٢٫٨٣ ليبرة = ١٫٢٨٣٦كغم • للتفاصيل انظر بحث الموازين الملحق رقم ١٤ •

لمدة اسبوع فعلى اصحابها دفع الرسوم الكمركية كاملة(٢٦٩) . و بعد اتمام الاجراءات يحق لاصحاب البضائع تسلم بضاعتهم ونقلها الى مخازنهم في قوارب صغيرة تحت اشراف بعض مستخدمي الكمارك يطلق عليهم اسم (حمال باشي) لقاء عمولة محددة بموجب تعريفة للبضائع المختلفة ، فعلى سبيل المثال كان يتم استيفاء رسم قدره ٤ آنات هندية عن كل صندوق شاي و ٦ ـ ٨ آنات عن كل بالة من اكياس الجوت و٨ ـ ١٠ آنات على البالة من الخيوط القطنية و١½ آنه على الكيس الواحد من الرز .. الخ لقاء ايصال البضائع الى مخازن التجار وتفريغها هناك(٢٧٠) .

ومن الجدير بالذكر ان دائرة الكمرك كانت تتقاضى رسومها المختلفة سواء كانت الرسوم الكمركية او الارضية او الحمالية .. الخ بموجب تعريفات خاصة ، ويتم الدفع بالليرة العثمانية الذهبية واحيانا بالمجيدي افضي والباون الانكليزي الذهبي والنقد الالماني الذهبي ، مع الاخذ بنظر الاعتبار فرق العملة بموجب تقديرات دار الكمرك ، ولا تسلم البضائع الى اصحابها ما لم تؤخذ رسومها (٢٧١) .

كما ان الرسوم على سلعة معينة كانت تتفاوت من حين لآخر تبعا للاتفاقيات التجارية المعقودة بين الدولة العثمانية والدول الاخرى ووفقا لمواقف الدولة السياسية والعسكرية احيانا فمثلا ان الرسوم المفروضة

---

(٢٦٩) Basra C.T.R., 1960, p. 8.

(٢٧٠) Basra C.T.R., 1905, p. 7.

كل ١٦ آنة = روبية واحدة وهي عملة هندية وكل ١٥ روبية باون واحد

(٢٧١) جريدة البصرة ١٣٠٧ ، العدد ١٠١ ، ٢٤ جمادى الآخرة ، ١٣٠٩هـ .

المجيدى الفضي = ٢٠ قرش صباغ ، التفاصيل في بحث النقود ، الملحق رقم ١٣ .

على تصدير الخيل في الظروف الاعتيادية كانت نفس ارسوم التي تفرض على صادرات الدولة الاخرى اى ٨٪ الا ان ظروف الحرب احيانا وحاجة الدولة الى الخيل كانت ترفع هذه الضريبة الى ١٠٠٪ من قيمة الحصان أو اكثر واحيانا يحظر تصديرها وكذلك الحال بالنسبة للحبوب في مواسم معينة ٠

ولو قارنا الاوضاع العامة والسائدة في ميناء البصرة مع بقية مواني الخليج العربي لوجدنا ان البصرة رغم السلبيات افضل حالا من باقي المواني ، فعلى الرغم من ان الضريبة الكمركية في بوشهر قد تحددت بـ ٥٪ بموجب التعريفة الكمركية الايرانية [٢٧٢] الا ان حكام وشيوخ المواني الصغيرة على طول الساحل الايراني كانوا يبتزون الضرائب غير الرسمية من التجار لدرجة ان تلك الرسوم كانت تتضاعف[٢٧٣] ٠

وان دائرة الكمرك في المحمرة لم تكن بمستوى لائق بحيث تستطيع مواجهة متطلبات زيادة التجارة في الميناء فلا ارصفة ولا مخازن ولا بناية حديثة ومعدات للتفريغ والشحن وكان على السفن الانتظار في منتصف النهر وتنقل السلع الى البر بواسطة السفن الصغيرة او الى البواخر النهرية التي تصعد في الكارون مباشرة الى الاحواز[٢٧٤] وحتى عندما انجز بناء دائرة الكمرك في عام ١٩١٣ فانه لم يكن سع السلع المتزايدة

---

(٢٧٢) (IOR) Admin. Report Sels. India, 392, p. 13.

(٢٧٣) (IOR) V/23/47/sels. India, 207, Part, 3, Report on trade of Persian Gulf for the year 1884, p. 42.

(٢٧٤) Arabistan C.T.R., 1913, p. 8.

وانما كانت تترك بعضها في العراء • (٢٧٥)

اما الادارة الكمركية في الكويت فكانت تدار محليا من قبل شيخها وعندما كانت الضرائب فيها ٢٪ لم تكن البواخر تقصدها بسبب صعوبة وصول السفن الى سواحلها ولشحة المنتجات المحلية فيها بحيث تشجع البواخر على التوجه اليها ، وانما كانت تعمل على بضائع التهريب مثل المهربة من العراق ابان فترات الحظر ، ولكن الضرائب ازدادت في العقد الثاني من القرن العشرين وأصبحت أكثر بالمقارنة مع الضرائب في ميناء البصرة وذلك لندرة العمال الذين يشتغلون في عملية التفريغ والشحن ونتيجة الظروف القاسية فيها لاقامة التجار • (٢٧٦)

أما في ميناء بوشهر فأن رئيس التجار فيها والحاكم المحلي كانا يفرضان الرسوم الاضافية على التجار بالاضافة ألى ظروف المدينة القاسية وصعوبة اتصالها بالداخل بطرق آمنه • ويصح نفس القول على وضع الكمرك في ميناء بندر عباس ولنكه •

اما كمارك الساحل العربي ابتداء من القطيف الى مسقط فلم تكن لها أهمية تذكر • وهكذا يتضح من خلال هذا العرض بان ميناء البصرة كان متميزاً بين مواني الخليج العربي ، من حيث السعة والمناخ والعمران والانتاج الزراعي والخبرة التجارية والخدمات الكمركية •

---

(٢٧٥) Arabistan C.T.R., 1914, p. 7.

(٢٧٦) Koweit C.T.R., 1913-1914, pp. 5-6.

الفصل الثاني

الصراع العثماني البريطاني على الخليج العربي
بين الحقوق الشرعية والمصالح الاقتصادية

يتناول هذا الفصل الصراع العثماني البريطاني في منطقة الخليج العربي وشط العرب بقدر ما يتعلق الامر بالتجارة ونضطر احيانا قليلة الى سرد بعض الاحداث السياسية والعسكرية التي قد تبدو مطولة ، ولكنها ضرورية لتوضيح علاقة بعض موانيء الخليج العربي بالبصرة من الناحية الادارية والقانونية والتي توضح بدورها علاقة البصرة بالخليج تجاريا وسياسيا انئذ ، لاسيما اذا علمنا بان كل تلك الاحداث كانت مكرسة لخدمة المصالح التجارية •

١ ــ حملة الاحساء ورد الفعل البريطاني :

منذ ان استحصل الوالي مدحت باشا موافقة السلطات في اسطنبول على أرسال حملة الى الاحساء[1] ، كجزء من مشاريعه في بسط النفوذ

---

(١) للاستزادة عن اوضاع الاحساء الداخلية قبل عام ١٨٧١ وعلاقتها بالدولة العثمانية تاريخيا يراجع : جريدة الزوراء الاعداد : ١٢٦ ، ٢١ ذي‌الحجة ١٢٨٧هـ و١٣٠ ، و٧ محرم ١٢٨٨هـ و١٤٥ ، ١٠ ربيع الاول ١٢٨٨هـ • وكتاب العقود الدرية في تاريخ البلاد النجدية مخطوط في مكتبة الدراسات العليا ورقة ٨٧ •

(IOR) R/15/1/181, Persian Gulf Residency, Bushire.
Jon Mardaville, The Otteman Province of Al Hasa in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Journal of the American Oriental Society Vol.90, No. 3, July-September, 1970, pp. 486-513.

ابراهيم بن صالح بن عيسى ، كتاب عقد الدرر فيما وقع في نجد من الحوادث في أواخر القرن الثالث عشر والرابع عشر ، حققه وعلق عليه ، =

على المناطق التابعة للدولة اسميا تعويضا لها عن الخسائر الاقليمية التـي توالت عليها في اوربا [٢] ، ولقناعته التامة بتزايد اهمية الخليج للتجارية في أعقاب افتتاح قناة السويس ، أخذ يعمل بمنتهى السرية لاعداد الحملة[٣] ٠ وارسل بعض ضباطه متنكرين بزي التجار الى نجد لابلاغ عبدالله بن فيصل بقرب وصول النجدة اليه ولاحصاء قوة سعود بن فيصل الذي نازع اخاه على الامامة ، وللاطلاع على طوبوغرافية المنطقة التي ستدور المعارك

عبدالرحمن بن عبداللطيف آل الشيخ ، الرياض ، ص٦٢ ٠ امين سعيد، تاريخ الدولـة السعوديـة ، المجلد الاول ، بيروت ١٩٦٤ ، ص١٧٣ ٠ صلاح‌الدين المختار ، تاريخ المملكة العربية السعودية في ماضيها وحاضرها، الجزء الاول بيروت ، ١٩٥٧ ، ص٢١ـ٢٣ والدكتور السيد رجب حراز ، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب ١٨٤٠ـ١٩٠٩ ، القاهرة ١٩٧٠ ٠ الدكتور عبدالعزيز نوار ، تاريخ العـراق الحديث ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص٤١٠ـ٤٤٣ ٠

(٢) الدكتور صلاح العقاد ، الاستعمار في الخليج « الفارسي » ، القاهرة ١٩٥٦ ، ص١٦٩ ٠

(٣) يذكر المؤرخ كيلي (Kelly) ، اعتمادا على الوثائق‌الاولية، بأن البريطانيين علموا بأنباء حملة الاحساء عندما أخبر الخديوى‌اسماعيل القنصل البريطاني العام في القاهرة عن تصميم الباب العالي على فرض سيطرة مباشرة في وسط وشرق شبه الجزيرة العربية وهو على وشـك اعداد حملة لهذا الغرض وبصورة سرية في بغـداد ، وقد طلبت وزارة الخارجية البريطانية من السـفير البريطـاني في اسطنبول التحقيق من ادعاء الخديوى كما ان حكومة الهند من جانبها طلبت من القنصل العام في بغداد (هربرت) القيام بتحقيق مماثل الا ان الاثنين اجابا بعدم وجود مايدل على تلك النوايا ٠ وهذا الجواب يوضح منتهى السرية التى رافقت اعداد الحملة انظر :

J. B. Kelly, Britain and the Persian Gulf 1795-1880 Oxford, 1968, p. 718.

عليها[٤] • واصدر اوامره بارسال خمسة افواج بقيادة نافذ باشا على ظهر البواخر النهرية من بغداد الى البصرة لتنقل من هناك بواسطة البواخـــر البحرية الى سواحل القطيف[٥] ولابد لنا من الاشارة بان قنـــاة السويس التي افتتحت عام **١٨٦٩** كانت قد قصرت المسافة بين اسطنبول والخليج وساعدت على سرعة ارسال الامدادات اللازمة للحملة ، واصبح في مقدور الدولة ارسال الحملات البحرية الى جانب الحملات البرية[٦] لاسيما بعد أستفادتها من التنظيمات العسكرية التي اعقبت حرب القرم **(١٨٥٣ – ١٨٥٦)** حيث أصبح جيشها نظاميا مجهزا بالاسلحة الحديثة [٧] • ولكن رغـــم السرية التامة التي رافقت اعداد الحملة الا ان حكومة الهند اخذت تتلقى المعلومات عن انبائها من مصادر متعددة نتيجة تحقيقاتها المستمرة وقوبلت تلك المعلومات بهلع في الهند وذلك خشية من التقارب الروسي العثماني الذي ازداد عمقا في السنين التي اعقبت حرب القرم والذي عبر عنـــه اتجسون (Aitchison) احد الدبلوماسيين الكبار في القسم الخارجي لحكومة الهند بقوله : « لقد غدا مفهوما بصفة عامة منذ ان اشركنا العثمانيين بشؤون البحر الاسود بانهم اصبحوا على تفاهم تام مع روسيا اكثر مما كانوا عليه في السابق •• انني اعتقد ان فتح قناة السويس قد جعل من مصلحتنا ان نكون على علاقة حسنة وودية مع الدولة العثمانية عشر مرات اكثر من ذي قبل • وان الدولة العثمانية اقرب الينا من ايران التي ابدت ميلا للانضواء

---

(٤) Ali Hayder, op. cit., p. 56.

(٥) الزوراء العدد ١٣٦ ، ٢٨ محرم ١٢٨٨هـ •

(٦) الدكتور عبدالفتاح ابو عليه ، الدولـة السعوديـة الثـــانية (١٨٤٠–١٨٩١) الرياض ١٩٧٤ ، ص١٦٦ •

(٧) قاسم ، المصدر السابق ، ص١٧٤ •

تحت هيمنة الروس • [(٨)]

وكان مدحت باشا مدركا ان احتجاجات عالمية معينة ستثار كرد فعل لحملته وكان على يقين بان السياسة البريطانية التي غدت تتجاوب الى حد كبير مع حكومة الهند ستؤيد استقلال المشيخات العربية،وكان على علم بأن اية محاولة جدية ومنظمة لمنع استقلالها او ربطهـا بصـورة دائميـة بالامبراطورية العثمانية ستكون ضد الاهداف السياسية لحكومة الهند التي باشرت بتنفيذها في سواحل الخليج العربي ، ولكنه رغم ذلك ورغم تأييده التام لمبدأ التحالف العثماني البريطاني لم يكن على اسـتعداد للتضحيـة بمصلحة الدولة العثمانية في سبيل الحفاظ على ذلك التحالف[(٩)] • امـا الحملة من وجهة النظر البريطانية ، فأنها كانت بمثابة تهديد مباشر لنفوذها في الخليج ولطمة عنيفة لسياستها في المنطقة • لقد كتب مايو (Mayo) نائب الملك في الهند في هذا الصدد : « ان الحملة العثمانية ستضر بالمصالح التجارية البريطانية في المنطقة وتؤثر على مصالحنا في الهند واعتقـد ان الباب العالي كسب الموقف من الناحيتين السياسية والتجارية وسيشجعه ذلك النجاح على كسب المزيد في المستقبل »[(١٠)] • لذا طلب اللورد مايو مـن

---

(٨) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 67.
Ravinder Kumar, Anglo-Turkish Antaganism in the Persian Gulf, Islamic Culture, Vol. XXXVII, No. 2, April, 1963, p. 101.

وقد ترجم هذا البحث الى اللغة العـربية من قبـل الاستاذ سليم طه التكريتي ونشر في مجلة الاقلام ، السنة الاولى ، الجزء الثـاني عشر ، آب ١٩٦٥ ، ص‌ص٧-٢١ •

(٩) Ali Haydar, op. cit., pp. 56-57.

(١٠) Kelly, op. cit., p. 731.

الحكومة البريطانية ان تحصل من الباب العالى على أمر بالغاء الحملة .
واذا ما اخفقت في ذلك فعليها ان تحصل منه على تأكيد بعدم اسـتئناف المعارك في البحر مرة اخرى[11] . وفي هذا الصدد يذكر هربرت القنصل البريطاني العام فى بغداد : « ان الحملة التي ارسلت الى الخليج سـوف لا تستهدف اكثر من الاحساء بناءً على تأكيدات تلقاها من الوالي مدحت باشا الذي ناقش الامر معه »[12] . ويظهر قلق بريطانيا على مصالحـها الاقتصادية فى المنطقة من تصريحات (اتجسون) السكرتير الخـارجي لحكومة الهند عندما يقول : « ان عملية نقل التجارة البرية من الصين الى « أوربا » عبر روسيا قد دمرت عندما فتحت قناة السويس ، وانا اعتقد بأن الروس سيحاولون عاجلا أم أجلا الحصول على ميناء فى الخليج العربي لاغراض تجارتهم ، آنئذ سنصبح وجها لوجه امام قضية عظمى لاتقـل خطورة عن حملة نجد ، وقبل ان يحدث ذلك علينا ان نحسن وضعنا في الخليج ونقويه ونرسخ اقدامنا فيه ، كما يجب ان تزول وعلى الفور كل أسباب السخط بيننا وبين الدولتين العثمانية والايرانية ، كما ان مناقشاتنا مع هاتين الدولتين يمكن ان تأخذ طابعا سلميا ووديا ويمكن ان تؤدي الى نتيجة لصالحنا ولكن يجب ان يتم كل ذلك بسرعة قبل ظهور قوى اوربية جديدة في منطقة الخليج[13] » .

وفى الوقت الذي نشطت فيه الدبلوماسية البريطانية وجندت كـل أمكانياتها السياسية لكسب الموقف لصالح الاحتكارات التجارية فى المنطقة ، كان الفوج الثالث العثماني قد تحرك من بغداد فى اواخر نيسان ١٨٧١

---

(١١) Kumar, op. cit., p. 101.

(١٢) (IOR) L/P&S/20/C238,p.45.

(١٣) (IOR) L/P&S/20/C238, p.67.

على ظهر الباخرة (الموصل) قاصدا البصرة ليتجه من هناك الى الخليج العربي وتبعه فوجان آخران بعد عدة ايام على ظهر الباخـرة (ديالى)[١٤] واللنجان الملحقان بها [١٣] • ولم يمض سوى اسبوع من الوقت حتى تجمعت الحملة في البصرة وتم نقل افراد الجيش الى ظهر البواخر (بورصة) و (نينوى) [١٦] و (اثور) [١٧] «الوس» وعدد من السفن الشراعية[١٨] • وباخرة خشبية قديمة تابعة للاسطول العثماني تسمى «خوجـة بك»[١٩]

---

(١٤) باخرة بريطانية قديمة كانت تسمى Gogra اشتراها مسعود بك من بومباى بناء على طلب مدحت باشا بمبلغ ٦٥ ألف روبية مع جنيبتين (دوبتين) وقد غرقت احدى جنيباتها قرب جزيرة خارج ولكنها انتشلت من البحر بمساعدة البحرية البريطانية •
Diary, No., 8, 19, April, 1870 and No. 9, 19 Nov. 1870.

(١٥) الزوراء ، ١٣٧ ، ٢ صفر ، ١٢٨٨هـ/نيسان ١٨٧١ •

(١٦) باخرة بريطانية قديمة كانت تسمى في السابق (اليزابث) اشتراها مدحت باشا من بريطانيا ووصلت البصرة بتاريخ ١٦ حزيران ١٨٧٠ وتم فحصها واستلامها من قبل متصرف بغداد شاكر بك وعدد من المهندسين ، أنظر :
Diary, No. 8, 16, June, 1870 and No. 9,4 April ,1871.

(١٧) وهي باخرة بريطانية قديمة أيضا كانت تسمى في السابق (فوكس) اشتراها مدحت باشا لالحاقها بالاسطول التجارى العثماني •
Diary No. 10, 7 Sept. 1872.

(١٨) الزوراء ، ١٤٣ ، ٢٣ صفر ١٢٨٨هـ و١٤٦ (٣ ربيع الاول)، ١٢٨٨هـ •

الزوراء ، ١٤٦ ، (٣ ربيع الاول) ١٢٨٨هـ ورد سهوا في الطباعة ٣ صفر •

(١٩) الزوراء ، ١٤٤ ، ٢٦ صفر ، ١٢٨٨هـ •
Kelly, op. cit., p. 721.

مزودة بـ ١٨ مدفعا[٢٠] • وقد غادر الاسطول برمته عدا الباخرة (الوس) التي اضطرت الى البقاء في البصرة[٢١] ، لترميمها على ان تلتحق بالحملة بعد ذلك ، ومن جهة اخرى كانت السلطة العثمانية في البصرة قد حشدت عددا كبيرا من افراد عشائر الكويت والمنتفك وعنزه الذين كانوا على اهبة الاستعداد في اطراف البصرة في انتظار وصول الجيش النظامي حيث التحقوا معه لمحاربة سعود[٢٢] • ويذكر (زنوبودا) في يومياته بان جيشا عثمانيا من العشائر توجه برا الى نجد عن طريق الزبير وآخر عن طريق البحر الى الاحساء والقطيف[٢٣] • كما أن المقاتلين من عشيرة عنزه بقيادة عبدالمحسن الهذال تقدموا باتجاه نجد والتقوا في اطرافها بجماعة من عشيرة المطير الموالية لسعود وافلحوا في نهب جمالها وخيولها[٢٤] في الوقت الذي وصلت الحملة العثمانية الى الكويت في مايس ١٨٧١ ومكثت هناك يوما[٢٥] ، ريثما اشترك الكويتيون في قوتين اهداهما بحرية والاخرى برية كانت الاولى بقيادة شيخ الكويت عبدالله الصباح[٢٦] ، وقوامها ثمانين سفينة بين صغيرة وكبيرة[٢٧] والثانية تولى قيادتها مبارك

---

(٢٠) Kelly, op. cit., p. 721.

(٢١) الزوراء ، ١٤٤ ، ٢٦ صفر ١٢٨٨هـ •

(٢٢) الزوراء ، ١٤٠ ، ١٢ صفر ١٢٨٨هـ •

(٢٣) Diary, No. 9,11 May, 1871.

(٢٤) الزوراء ، ١٤٣ ، ٢٣ صفر ١٢٨٨هـ •

(٢٥) الزوراء ، ١٤٧ ، ٧ ربيع الاول ١٢٨٨هـ •

(٢٦) سيف مرزوق الشملان ، من تاريخ الكويت ، الطبعة الاولى، مطبعة النهضة في مصر ، القاهرة ، ١٩٥٩ ، ص١٣٦ •

(٢٧) العزاوي ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص٢٥٨ •

الصباح اخو شيخ الكويت وأستأنفت الحملة سيرها برا وبحرا باتجاه القطيف[٢٨] . وفي ٢٥ مايس ١٨٧١ وصل الجيش الى سواحل القطيف ونزلت القوات في رأس التنورة على الارض المواجهة للبحرين تماما [٢٩] وغادرتها ليلا الى العقير [٣٠] . لقد جسدت هذه الحملة لحكومة الهند خطورة تعاون العشائر العربية مع الدولة العثمانية فبادرت منذ ذلك الحين وبكل خبرتها على خلق الظروف المناسبة لاضعاف ولاء تلك العشائر للدولة العثمانية وخلق النفرة بينهما واوعزت الى ممثلها في البصرة روبرتسون (Robertson) ليعزز صداقته مع شيخ الكويت وشيخ المنتفك وشيوخ الزبير ووجوه البصرة وهذا ما حدث فعلا في الحقبة اللاحقة كما توضحها مجموعة الرسائل الودية المتبادلة بين شيوخ العشائر وكبار التجار ووجوه البصرة وبين روبرتسون القنصل البريطاني فيها وفي بعضها افشاء لاسرار الدولة العثمانية[٣١] .

---

(٢٨) الزوراء ، ١٤٧ ، ٧ ربيع الاول ١٢٨٨ ، ومحمد بن عبدالله بن عبدالمحسن الاحسائي ، تحفة المستفيد بتاريخ الاحساء في القديم والجديد ، أشرف على طبعه وعلق عليه حمد الجاسر ، القسم الاول ، الطبعة الاولى ، مطابع الرياض ، ١٩٦٠ ، ص١٧١ .

(٢٩) Kumar, op. cit., p. 102.

(٣٠) تقع على الساحل وهي مرفأ للسفن وتعتبر ميناء الهفوف (الاحساء) .
الزوراء ، ١٤٩ ، ١٤ ربيع الاول ١٢٨٨هـ .

(٣١) (PRO) FO/602/54, File No. 7 old Friendly letters form the Sheikhs of Mohamerah and Kuwait etc.

الرسائل مؤرخة من ٧ شوال ١٢٨٩/تشرين الثاني ١٨٧٣ الى ٣٠ شوال ١٢٩٠/١٨٧٤ ورسائل الشيوخ والتجار الى روبرتسون باللغة العربية الركيكة وفي رسائل ناصر باشا السعدون وقاسم الزهير ، تفاصيل عن سياسة الدولة العثمانية .

ومن جهة اخرى استخدمت بريطانيا كل ثقلها السياسي عن طريق مقيمها في الخليج العربي (بلي) لمنع شيخ قطر من اعلان تبعيته للدولة العثمانية[٣٢] لاسيما بعد ان ابدى رغبته في المشاركة بثلاثمائة سفينة لنصرة الجيش العثماني[٣٣] أما المصادر البريطانية فأنها تشير الى ان نافذ باشا قائد الحملة هو الذي الح على (جاسم بن محمد ال ثاني) ابن شيخ قطر لقبول السيادة العثمانية مستهدفا من وراء طلبه ذلك المساس بنطاق النفوذ البريطاني في الخليج العربي[٣٤] • اما من جهة العمليات العسكرية الداخلية فان الفوج الثالث استطاع دخول قلعة القطيف وتم القاء القبض على قائدها عبدالعزيز السديري وارسل مخفورا على ظهر الباخرة (بورصة) الى البصرة ليرسل من هناك الى بغداد • وكان الهدف الآخر للعمليات العسكرية هو التوجه الى قلعة الدمام لانقاذ محمد بن فيصل الذي كان اسيرا فيها ، وقد استسلمت القلعة ودخلها الجيش العثماني واستولى على مدافعها الثلاثة وعلى كميات اخرى من الاسلحة والعتاد كما افلح في فك اسر محمد[٣٥]

---

(٣٢) (IOR) L/P&S/20/238, p. 49.

(٣٣) الزوراء ، ١٥٠ ، ١٧ ربيع الاول ١٢٨٨هـ •

(٣٤) Kumar, op. cit., p. 103.

(٣٥) الزوراء ، ١٥٣ ، ٢٨ ربيع الاول ١٢٨٨/١١ حزيران • والعدد ١٦٠ ، ٢١ ربيع الثاني ١٢٨٨ • ومما يلفت النظر ان المعلومات التي وردت في رسالة هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد المؤرخة في ٢١ حزيران ١٨٧١ المرسلة الى السفير البريطاني في اسطنبول كانت مقاربة لما نشرته جريدة الزوراء الصادر في بغداد في ١١ حزيران اي قبل ان يكتب تقريره • وربما كان يستقي معلوماته من الجريدة أو ان ماكانت تنشره الجريدة من أنباء كانت دقيقة بحيث جاءت المعلومات متطابقة •

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 44.

وعاد الجيش الى القطيف منتصراً[٣٦] ومن جهة اخرى كان عبدالله بن فيصل قد التحم مع مقاتلي شقيقه سعود في معركة بالقرب من الرياض اندحر فيها الاول وفر الى صفوق العثمانيين في الهفوف واخذ يحرضهم على قتال اخيه الامر الذي ادى بنافذ باشا الى توجيه حملة الى سعود واستطاع دحره ولكنه لم يعين عبدالله حاكما على الرياض وانما عين عمه عبدالله بن تركي[٣٧] • بصورة مؤقتة ريثما تتم الاجراءات لالحاق نجد بالدولة • اما سعود فانه استطاع الهرب من الرياض ولجأ الى عشيرة العجمان[٣٨] وقد استمرت الدولة العثمانية في تعزيز حملتها الى الاحساء وارسلت باخرتين آخريين احداهما تدعى لبنان والثانية الاسكندرونة[٣٩] وهما محملتان بالمدافع الحديثة والعتاد اللازم للفرقة السادسة العثمانية[٤٠]• وظلت الباخرة (نينوى) تتنقل بين البصرة والقطيف لامداد الجيش المرابط في نجد بما يحتاج اليه من تموين[٤١] • ثم الحقت بها الباخرة (نجد)[٤٢]

---

(٣٦) لقد ارخ الفتح عدد من الشعراء منهم السيد احمد الرشدي عندما قال :

وقد فتحت نجد دعا السعد ارخوا   لقد جاء نصر الله يزهو بالفتح

الزوراء ، ١٥٨ ، ١٥ ربيع الثاني ١٢٨١هـ •

(٣٧) Kumar, op. cit., p. 103.

(٣٨) الزوراء ، ١٨٦ ، ٢٥ رجب ١٢٨٨هـ •

(٣٩) الزوراء ، ١٦٨ ، ٢١ جمادى الاولى ١٢٨٨هـ ترد أحيانا الاسكندرية •

(٤٠) الزوراء ، ١٧٩ ، رجب ١٢٨٨هـ •

(٤١) الزوراء ، ١٧٠ ، ٢٨ جمادى الاولى ١٢٨٨هـ ، والعدد ١٨٠ ، ٤ رجب ١٢٨٨هـ/

(٤٢) كانت في الاصل باخرة بريطانية تسمى (Snipe) طولها ٢١٥ قدم وعرضها ٣٠ قدما وقوة محركها ١٥٠ حصان تحتاج الى =

للقيام بنفس المهمة فيما بعد[٤٣] • وعندما اقتضى الامر تبديل فوج من الجيش المرابط في نجد ارسل بدله من بغداد الفوج الثاني من سرية المشاة الاولى على ظهر البواخر العائدة للادارة النهرية العثمانية الى البصرة ليتم نقلها من هناك الى القطيف واستمرت الدولة تعزز حامياتها في شتى انحاء نجد وتجرى عليها التغييرات اللازمة كلما اقتضت الحاجة الى ذلك وقد ارسلت فوجا جديدا الى الاحساء من بغداد على ظهر الاشلب البخاري (تلعفر) وكانت تلك اولى رحلات هذه الباخرة في نهر دجلة بين بغداد والبصرة[٤٤] • وفي نهاية عام ١٨٧١ كانت مجموعة من البواخر العثمانية الحربية المزودة بالمدافع الحديثة في مياه الخليج العربي الامر الذي ادى الى قلق الاوساط التجارية البريطانية في المنطقة وهلعها على مصالحها ، لذا تتابعت التقارير والمذكرات من المقيم البريطاني في منطقة الخليج ، الناطق باسم تلك الاوساط على حكومة بومباى ومن هذه الاخيرة الى وزارة الهند ، ونشط الدبلوماسيون في وزارة الخارجية البريطانية واوعزوا الى سفيرهم في اسطنبول ليقدم احتجاجا الى وزارة الخارجية العثمانية على تواجد الاسطول الحربي العثماني في مياه الخليج ، وكان جواب وزير الخارجية

عمق تسعة أقدام من المياه ، اشتراها مدحت باشا بعد عودته من الاحساء لتعمل في البصرة والقطيف بمبلغ ٨٨٠ باون استرليني وقد دفع ثمنها من فضلة واردات نجد لعام ١٢٨٧ المالية ١٨٧١م انظر : الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ •

Diary, No. 11, 9June, 1872.
(IOR) L/P&S/20/C238, p. 49.

(٤٣) الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ / والعدد ٢٥٥ ، ٩ ربيع الثاني ١٢٨٩ هـ •

(٤٤) الزوراء ، ١٩٠ ، ١٠ شعبان ١٢٨٨ هـ •

العثماني على مذكرة السفير البريطاني : « ان البصرة كانت دائما ولاتزال قاعدة بحرية عثمانية وان عدد البواخر التي تعمل حاليا على طول الساحل العربي من الخليج هي سبع ، اثنتان منها عاطلتان في الوقت الحاضر ومتوقفتان في حوض السفن العائد لحكومة الهند » (٤٥) ٠

ومن الجدير بالذكر ان هذه البواخر التي انشغلت في هذه الفترة في شؤون الحملة كانت تعود الى الشركة التجارية العثمانية للنقل البحري والنهري العاملة بين بغداد والبصرة من جهة وبين البصرة وموانئ الخليج العربي والبحر الاحمر واسطنبول والموانئ الاوربية من جهة أخرى ، وان توقفها عن العمل سبب اضرارا بالغة للتجارة العثمانية عامة وتجارة البصرة خاصة ، حيث تكدست البضائع المستوردة في ارصفة البصرة مثلما تراكمت اكوام الحبوب على طول نهر دجلة في انتظار البواخر التي تنقلها الى البصرة ، في الوقت الذي انفردت فيه شركة لنج للنقل النهري في ميدان التجارة الداخلية ٠ وحققت ارباحا طائلة في تلك الفترة على حساب غريمتها « شركة عمان العثماني »(٤٦) ٠ ولو قدر للحملة ان تحقق اهدافها المرسومة في بسط السيادة العثمانية على (نجد)(٤٧) وتقليص النفوذ البريطاني في الخليج لهان الامر ، ولكن الاوساط الرأسمالية البريطانية كانت على علم تام بان نجاح العثمانيين في السيطرة على رأس الخليج العربي يعني نهاية لمصالحهم ونفوذهم في الخليج ويتضح ذلك جليا في تقرير

---

(٤٥) (IOR) L/P&S/20/C238,p.67.

(٤٦) عن نشاط شركة لنج و « شركة عمان العثماني » انظر الفصل الثالث ٠

(٤٧) المقصود هنا الاصطلاح العثماني الذي اشارت اليه جريدة الزوراء والذي يشمل ساحل الاحساء والبحرين ٠ الزوراء ١٤٥ ، ١٠ ربيع الاول ١٢٨٨ ٠

الاميرال (Cockburn) عندما يقول : « ان للعثمانيين تأثيرا كبيرا ليس على المسلمين في شبه الجزيرة العربية فحسب وانما على مسلمي المقاطعات الهندية وان الفرد المسلم أخذ يعتقد اخيرا بانه يجب ان يستعيد قوته وسطوته ان لم يكن ذلك في اوربا ففي آسيا على الاقل وانا اعتقد (والكلام للاميرال) بصورة جازمة بان الروس والعثمانيين يعملان باتفـــاق تام في هـــــذا الخصوص[٤٨] • لهذا استخدمت حكومة الهند الممثلة للاوساط الرأسمالية كل ما في حقيبتها من مناورات واستخدمت سلاح المال والقروض والتهديد والوعيد مع مختلف الاوساط حتى افلحت في تمييع الحملة وتحجيمها بل وتحويلها الى عبء ثقيل على كاهل الميزانية العثمانية لاسيما بعد عزل مدحت باشا من ولاية بغداد لوشاية بعض الوجهاء من العوائل العراقية المقربة من الباب العالي والمرتبطة مصالحها بالتجارة البريطانية ، ولان الدولة بسبب من مشاكلها الداخلية والضغوط الخارجية لم تكن قادرة على الاستمرار فـي نهجها الى النهاية لتحقيق كامل اهدافها حيث واجهتها عوائق متعددة منـها ما يتعلق بالوضع الستراتيجي المعقد لسواحل الخليج وما واجهتها البواخر العثمانية من صعوبات جمة للوصول الى الموانى في سواحل الاحساء لضحالة المياه هناك ، وقد تضررت كثيرا من تلك البواخر وســـارعت الدولة الى شراء بواخر خاصة تلائم الخليج وسواحله الضحلة باسعار عالية في بعض الاحيان في الوقت الذي لم تكن تملك الامكانيات اللازمة لذلك معتمدة على ايرادات المنطقة نفسها التي كانت هي الاخرى شحيحة كما ان تحالف الدولة مع عشائر الكويت والمنتفك وعنزه لم يكن مضمونا دائما لان تحالف هذه

---

(٤٨) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 65.

العشائر وشيوخها كان منوطا بالمصالح الآنية التي يحققونها[٤٩] اما بريطانيا فأنها استفادة من اخطاء الحملة العثمانية وعادة من جديد لتمارس نفوذهـا في المنطقة يساعدها تمرسها في فهم طبيعة العشائر واخذت تتعامل معهم على اساس ذلك الفهم بصبر وتروى لكي تحقق ما تريد باقل التكاليف •

٢ ـ الصراع الداخلي في نجد :

لو اردنا متابعة مصير الحملة العثمانية الى الاحساء يجب علينا الاشارة الى رغبة مدحت باشا الملحة بالتوجه الى هناك عقب الانتصارات التي حققتها الحملة فى اقليم نجد وفي الوقت الذي كان على اهبة الاستعداد للتوجه الى الى الاحساء ، وصلته اخبار من كرد باشا حاكم ديار بكـر مفادهـا ان ان عبدالكريم احد شيوخ شمر قام بحركة تمرد في اطراف اورفـا[٥٠] وجاء حركته متفقة مع الانتصارات العسكرية التي حققتها الحملة العثمانية ، ومع عزم مدحت باشا على التوجه الى نجد لاجراء بعض التنظيمات الادارية الكفيلة باستمرار السيادة العثمانية فى المنطقة ، ربما كان الدافع وراء تحريك تلك العشائر اجبار الوالي على سحب قسم من قواته من نجد لمواجهة التمرد في الداخل الا ان مدحت باشا وجه همه لاخماد تلك الحركة وافلح فـي

---

(٤٩) لقد كتب هربرت القنصل العام في بغداد بتاريخ ٢١ آب ١٨٧١ بان الشيخ فالح بن ناصر باشا السعدون قد عـاد من الاحساء ويتوقـع عودة منصور بك وسليمان الزهير شيخ الزبير ومحمد سعيد اخو عبدالرحمن النقيب وسيبقى نافذ باشا لوحده •

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 45.

(٥٠) Ali Hayder, op. cit., pp. 57-58.

القاء القبض على الشيخ المذكور(٥١) حيث اصدرت المحكمة في بغداد حكما باعدامه(٥٢) • وحال انتهاء الوالي من اخماد تلك الحركة توجه الى البصرة ووصلها في ٢١ شعبان ١٢٨٨هـ / تشرين الثاني ١٨٧١(٥٣) ثم غادرها الى القطيف حيث وصلها في اول رمضان ١٢٨٨هـ/تشرين الثاني ١٨٧١ وبعد تسوية امورها توجه الى الاحساء(٥٤) (الهفوف) ووصلها يوم ٢٧ تشرين الثاني ١٨٧١(٥٥) وقرر اعفاء اهلها من كل الضرائب عدا ضريبة العشر(٥٦) وهذا يدل على بعد نظر مدحت باشا وادراكه لطبيعة المنطقة ومشاكلها والامور الكفيلة بابقائها موالية للدولة ، وبادر الى تشكيل متصرفية نجد التي شملت اقضية قطر والمبرز والقطيف والهفوف وانيطت ادارتها بنافذ باشا • اما قائمقامية قطر فقد احيلت الى شيخها وحاكمها جاسم بن محمد ال ثاني وقائممقامية القطيف الى علي بك قائممقام سامراء سابقاً وقائممقامية المبرز الى طالب أفندي مدير مال القطيف(٥٧) •

---

(٥١) لقد فر عبدالكريم الى جبل شمر في نجد ولكن مدحت باشا كتب الى ابن رشيد يطلب منه عدم ايوائه ولما لم يجد ملجأ له هناك توجه الى المنتفك الا ان ناصر باشا السعدون بأمر من الوالي القى القبض عليه وأرسله الى بغداد وهو جريح •

مجلة اليقين ، الجزء الخامس ، جمادى الثانية ، ١٣٤٢،ص ٣٥٥ •

(٥٢) جريدة الزوراء ١٩٤ ، ٢٤ شعبان ١٢٨١ هـ •

(٥٣) نفس المصدر •

(٥٤) الزوراء ، ٢٠١ ، ١٩ رمضان ، ١٢٨٨ • كثيرا ما يقال الاحساء ويراد بها الهفوف وهي مركز اللواء ، محمد رؤوف الشيخلي ، مراحل الحياة في الفترة المظلمة وما بعدها ، ح ٢ • البصرة ، ١٩٧٢ ، ص ٢٨٤ •

(٥٥) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 48.

(٥٦) Ali Haydar, op. cit., p. 59.

(٥٧) الزوراء ٢٠٩ ، ٢١ شوال ، ١٢٨٨ هـ •

ومما يجدر ذكره ان السلطات العثمانية اللاحقة في ساحل الاحساء فرض ضرائب متعددة عليهم مما ادى تذمر القبائل من امعبء المالي الثقيل الذي فرض عليهم نتيجة الوضع الجديد • واضطر السلطات العثمانية في ايلول **١٨٧٣** أرسال المزيد من القوات على ظهر الباخرة (عثمـــان)(٥٨) لتعزيز حاميتها في الاحساء(٥٩) • وفي عام **١٨٧٤** شعرت الدولة العثمانية بانها لاتستطيع الاحتفاظ بقواتها هناك لذا قررت سحبها(٦٠) وعلى ان تحل محلها قوات محلية يقوم بمهمة اعدادها وتجنيدها بزيع بن عريعر شيخ عشائر بني خالد(٦١) • الذي عين حاكما على الهفوف ولكن التذمر تحول تدريجيا في الاحساء الى حركة معارضة في اواخر ذلك العام ضد الحاكـم العثماني الجديد(٦٢) تلك الحركة التي استغلها عبدالرحمن بن فيصل من مكان اقامته المؤقتة في البحرين حيث كانت الدولة العثمانية قد اطلقت سراحه من سجنه في بغداد • واخذ يراسل سرا شيوخ العشائر في الاحساء وعندما

---

(٥٨) (PRO) FO/195/1030, From British Conc. Cel. Baghdad (Herbert) to H.B.M Ambassador at Constantinople, No. 60, 29th, Dec. 1873.

(٥٩) (PRO) FO/195/1030, from Herbert B.C.G. at Baghdad to Elliot H.B.M. Ambassador at Constantinople, No. 47, 29th Sep. 1873.

(٦٠) عندما تم سحب الجيش كان في حالة اعياء شديد من جراء فتك الامراض به ولطبيعة المنطقة القاسية • انظر :
(PRO) FO/195/1030, From Herbert B.C.G. at Baghdad to H.B.M'S Ambassador at Constantinople (H. Elliot), No. 3, 14th Jenuary, 1874.

(٦١) Kelly, op. cit,. p. 757.

(٦٢) الزوراء ، ٤٢٢ ، ١١ محرم ١٢٩١ هـ •

تأكد له ولاء بعضهم وتأييدهم لزعامته توجه على رأس خمسمائة من عشائر البحرين الى العقير وفيها قاد جمع من عشائر العجمان واتجه بهم الى القطيف ومنها الى الهفوف[٦٣] للاطاحة بحاكمها بزيع • وتأكد لدى السلطات العثمانية في البصرة بأن الحركة التي قام بها عبدالرحمن بن فيصل كانت بتأييد وتشجيع من البريطانيين الذين امدوه بالسلاح والرجال عن طريق شيخ البحرين الموالي لهم • وينفي هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد ذلك ويعتبره « اشاعة » روجها عمر باشا مدير الشؤون الملاحية في البصرة والذي ينعته (بالمرتد الروسي) الذي قصد من اشاعته (على حد تعبير هربرت) الى توريط البحرين وجرها الى مشاكل ساحل الاحساء ومن ثم خلق المبررات لتوجيه الحملة الى البحرين[٦٤] • الا ان رد الفعل العثماني للحركة كان سريعا حيث امر والي بغداد رديف باشا قائد الباخرة (نجد) لنقل فوج من المشاة على جناح السرعة وامر الباخرتين (بورصة) و (الاسكندرونة) بالاستعداد للتوجه الى هناك كما كلف ناصر باشا السعدون رئيس عشائر المنتفك ومتصرفها[٦٥] بالتوجه على رأس حملة الى الاحساء لاعادة بزيع الى منصبه [٦٦] • واعتبرت حكومة الهند القصد من قرار ولاية بغداد ارسال ناصر باشا السعدون هو توسيع الحكم العثماني في منطقة الخليج واحتواء المشيخات العربية فى الساحل العماني واخذت تثير مخاوف الشيوخ فى المنطقة من الاحتلال العثماني المرتقب والتي كانت فى الحقيقة

---

(٦٣) (PRO) FO/195/1030, From Herbert to Eilliot, No. 67, 18th Nov. 1874.

(٦٤)

(٦٥) Kelly, op. cit., p. 762.

يسميه كلي متصرف البصرة والصحيح متصرف المنتفك في هذا التاريخ

(٦٦) (IOR) L/P&S/20/C243, p. 9.

هي مخاوف حكومة الهند كما استغلت سلبيات حكم ناصر باشا في الاحساء لاسيما اباحته مدينة الهفوف ثلاثة ايام لافراد عشيرته والجنود العثمانيين ، ولما حاول ناصر باشا مراسلة شيوخ الساحل العماني وقبائلها لاستمالتهم الى جانب الدولة العثمانية هولت بريطانيا الاخطار التي ستصيبهم من جـراء التبعية ونتيجة لتلك الاثار كتب شيخ (ام القوين) احد شيوخ الساحـل العماني الى المقيم البريطاني في الخليج يظهر مخاوفه من الوضع الجديد في الاحساء وتبعه شيوخ آخرون بايحاء من حكومة الهند ووكلائها في المنطقة وبموجب خطة مرسومة مسبقا • ولكي يظهر المقيم البريطـاني في الخليـج نفسه بمظهر الفارس المنقذ والمحامي الشرعي بادر الى تطمين اولئك الشيوخ بان حكومته ملتزمة ببنود الاتفاقيات المعقودة معهم [٦٧] •

وبعد ان افلح ناصر باشا السعدون في أخماد حركة المعارضة بادر الى تعيين ابنه مزيد باشا متصرفا للاحساء بدلا من الحاكم السابق بزيـع الذي كان مريضا[٦٨] • اما عبدالرحمن ابن فيصل فقد وجهت اليه حملة قوامها (١٠٠٠) الف جندي بقيادة رضا بك ولكنه تمكن الفرار الى الرياض قبل دخول الجيش العثماني الى الهفوف[٦٩] • وفي الرياض وجد اخاه سعودا مريضا ولم يلبث ان توفي في عام ١٢٩١/١٨٧٥[٧٠] • وتولى الامامة بعده ، وسنوالي تتبع احوال نجد بقدر ماله علاقة بالصراع البريطاني العثماني وماله

---

(٦٧) (IOR) L/P&S/20/C243, pp. 9-10.

(٦٨) الزوراء ، ٥١٤ ، ٧ محرم ١٢٩٢ هـ •

(٦٩) (PRO)/FO/1030, From Herbert to Elliot No. 75, 29th, Dec. 1874.

(٧٠) (IOR) L/P&S/20/C338, p. 53; Kelly, op. cit., p. 763.

يحدد وفاته يوم ٢٥ كانون الثاني ١٨٧٥ بمرض الجدري •

من تأثير على الاوضاع التجارية في منطقة الخليج ضمن عرضنا للصراع بين ال رشيد القوة الجديدة في نجد وبين آل سعود •

٣ ـ الصراع بين آل رشيد وآل سعود :

خلال الفترة ١٨٧٦ – ١٨٧٧ استمرت الاضطرابات في نجد بضمنها اقليم الاحساء واستغلها محمد بن عبدالله بن رشيد[٧١] لتوسيع نفوذه في المنطقة[٧٢] • وفي عام ١٨٧٨ تجددت حركة ال سعود للاستحواذ على الاحساء ولكن الدولة العثمانية ارسلت الجنود لتعزيز حاميتها هناك[٧٣] وارسلت الباخرة الاسكندرونة من البصرة وهي تحمل اربعمائة جندي الى الاحساء لقمع الحركة[٧٤] ومن جهة أخرى كان الكولونيل نيكسون القنصل البريطاني العام في بغداد يراقب الاحداث وتوجه على ظهر الباخرة « كوميت » من بغداد الى البصرة ليكون على مقربة من احداث الاحساء ويدعي زفوبودا بان البريطانيين عرضوا المساعدة على سلطات البصرة لقمع الحركة هناك الا ان العثمانيين رفضوا ذلك العرض[٧٥] •

---

(٧١) ترجع امارة آل رشيد الى مؤسسها عبدالله بن علي بن رشيد الذي كان صديقا مقربا لفيصل بن تركي الذي عينه أميرا على جبل شمر عام ١٨٣٥ • ان سرد التفاصيل عن هذه الامارة ليس من اختصاص هذا البحث وكل ما يهمنا معرفته عن هذه الامارة هو مدى ارتباطها بالقوى المتنازعة في المنطقة وتأثير ذلك النزاع على التجارة في الخليج والقارىء المهتم يستطيع الاستفادة من مؤلف الدكتور أبو علية ، المصدر السابق ، ص ١٧٧ـ١٩٦ •

J.B. Philby, Arabia, London, 1930, pp. 128-159.

(٧٢) العقود الدرية (مخطوط) ورقة ٩٠ •

(٧٣) Diary, No. 20, Ist. October, 1878.

(٧٤) Diary, No. 20,9 November, 1878.

(٧٥) Diary, No. 20,24 November, 1878.

وحتى عام ١٨٨٣ كانت المنازعات والغزوات العشائرية مستمرة في نجد بين آل رشيد وال سعود وهناك تفصيلات للمعارك بين الطرفين مدونة في اليوميات السياسية للمقيم البريطاني في بوشهر ولكن لايبدو من خلالها ميلا او تأييدا في هذه الفترة لاحد الفريقين لان الصراع لم يكن بحريا ولم يظهر له تأثيرا على التجارة في الخليج في اول الامر ولان سياسة المنازعات المحلية بحد ذاتها كانت تنتهي لصالح بريطانيا في آخر الامر(٧٦) .

لقد افلح ابن رشيد عام ١٨٨٣ في دخول الرياض واجبر كل من عبدالله واخيه عبدالرحمن للاقامة في الحائل تحت اشرافه . وفي عام ١٨٨٩ سمح لهما بالعودة الى الرياض وعند وصولهما توفي عبدالله بن فيصل يوم ٢٠ ربيع الثاني ١٣٠٧/كانون الاول ١٨٨٩ فانفرد عبدالرحمن بالامامة واخذ يكاتب العشائر المؤازرة له يطلب عونها في حالة مداهمة ابن رشيد له(٧٧) ولما ازدادت اتصالات عبدالرحمن فكر ابن رشيد في عام ١٨٩١ بالتخلص منه نهائيا فزحف الى الرياض ودحر عبدالرحمن الذي توجه الى الاحساء ومنها الى قطر ثم الى الكويت بايعاز من الدولة العثمانية التي خصصت له لاتبا شهريا قدره ستون ليرة عثمانية بقصد ابقائه تحت اشرافها وبالقرب منها(٧٨) وفي الوقت نفسه كانت الدولة قد كسبت ود محمد محمد بن عبدالله بن رشيد امير حائل الذي يعتبر اول من اسس روابط مع الحكومة العثمانية واتصل بالسلطان عبدالحميد عام ١٨٧٦ وكان يرسل اليه عددا كبيرا من الخيل الاصيلة سنويا وقد عضدته الدولة في

---

(٧٦) (IOR) R/15/193, Political Diary, 1883, Bushire, Residency

يوميات متعددة لعام ١٨٨٣ قسم منها دونت باللغة العربية الركيكة.

(٧٧) العقود الدرية (مخطوط) ورقة ٩٤-٩٥ .

(٧٨) (IOR) L/P&S/20/C193, p. 11.

عدة مناسبات ضد خصومه حتى وفاته عام ١٨٩٧[٧٩] ومن الجدير بالذكر ان السنوات السبع الاخيرة من حكم محمد بن رشيد كانت مزدهرة حيث تأسست الروابط التجارية بين اهل نجد والاقطار المجاورة وزادت مبيعات نجد من الابل والاغنام والخيل والصوف والسمن[٨٠] ، في الوقت الذي زادت مغروسات النخيل في اقليم الأحساء في ظل ادارته حوالي مائة الف نخلة ، بلغت حصة الدولة العثمانية من ايراداتها ١٥٠٠ ليرة عثمانية في عام ١٩٠٣[٨١] .

ولكن الذي يبدو بأن ال رشيد قد جاروا على القبائل البدوية المعارضة في نجد في اواخر القرن التاسع عشر الامر الذي دفع هذه القبائل من تلقاء نفسها أو « بتحريض خارجي » الى استدعاء عبدالرحمن ابن فيصل ال سعود ليتزعمها واستغل الأمير عبدالعزيز بن عبدالرحمن (ابن سعود) الظروف الجديدة وتوجه عام ١٩٠١ على رأس قوة من البدو من الكويت الى الرياض ولكنه انسحب بسرعة كجزء من فنون قتال الصحراء وعاد في العام اللاحق بقوة اكبر ونجح في السيطرة على قلعة الرياض واخذ يوسع نفوذه على حساب مقاطعات نجد الاخرى[٨٢] . وفي عام ١٩٠٤ سيرت الدولة العثمانية حملة على غرار حملة الاحساء الاولى لعام ١٨٧١ لمساعدة

---

(٧٩) العقود الدرية (مخطوط) هناك تفاصيل عن احداث نجد في هذه الفترة اوراق ٩٨-١١٠ .

(٨٠) نفس المصدر ورقة ١١١ .

(٨١) Administration Reports Sels. India. No. 412, For the Years 1903 - 1904.

(٨٢) (IOR) L/P&S/20/C193, Turkey in Asia, p. 11.

الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٣٠٠-٣٠١ .

ال رشيد والقضاء على ال سعود وشارك في الحملة العراقيون[٨٣] ، وعانوا منها كثيراً[٨٤] وفي الوقت الذي افل فيه نجم ال رشيد بزغ من جديد نجم ال سعود وتزايدت انتصاراتهم في الجزيرة وهمت الدولة العثمانية بتعزيز حاميتها في الاحساء فارسلت عام ١٩٠٩ ثلاث كتائب من الفوج ٤٢ واربع كتائب من الفوج ٤٨ وبلغ عدد الجنود النظاميين الذين ارسلوا الى هناك ذلك العام ٧٤٦ جندي[٨٥] على متن البواخر التجارية العائدة لشركة عمان العثماني وان سحبها من العمل اثر بشكل واضح على حجم التجارة وسبب تكديس البضائع في ميناء البصرة ولكن الذي يبدو ان التعزيزات العثمانية لم تكن بمستوى الاندفاع العشائري الجديد الذي اوجد وضعا لم يكن يتعارض مع المصالح الهندية البريطانية في منطقة الخليج ، لاسيما عندما استطاع الامير عبدالعزيز ال سعود الذي جدد الدولة السعودية ان يسترد الاحساء عام ١٩١٣ ويطرد حاميتها العثمانية[٨٦] ولم تحاول الدولة العثمانية ارسال حملة لاستعادة الاحساء وفي الواقع انها لم تستطع ان تفعل ذلك وانما فضلت مفاوضة السعوديين للحصول على اعترافهم بالسيادة العثمانية الاسمية على الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية • واستمرت تلك المفاوضات دون نتيجة حتى عام ١٩١٤ عندما اندلعت الحرب الاولى وغيرت ميزان القوى في المنطقة •

---

(٨٣) العزاوي ، المصدر السابق ، ج ٧ ، ص ١٤٧ـ١٤٨ حيث يمكن الاطلاع على المزيد من أحوال الحملة •

(٨٤) الدكتور علي الوردي ، لمحات اجتماعية عن تاريخ العراق الحديث ، ج ٢ ، بغداد ، ١٩٧١ ، ص‌ص ٦٥ـ٦٩ حيث يمكن الاطلاع على الجوانب الاجتماعية من هذه الحملة التي سماها العراقيون دكة بن رشيد •

(٨٥) (POR) FO/195/2308, British Consulate Basra, February, 13, 1909.

(٨٦) (IOR) L/P&S/20/C193, p. 11.

٤ ـ الصراع على البحرين :

كان هدف مدحت باشا التالي بعد الاحساء هو جزر البحـــرين(٨٧) لاهميتها التجارية ولاشتهارها بمغاص اللؤلوء ، ورغم احتجاج حكـــومة الهند بشأن السيادة العثمانية على البحرين فأن الوالي اصر على تبعيتها الى متصرفية الاحساء(٨٨) في الوقت الذي تمسك نائب الملك(٨٩) فى الهنـــد اللورد « مايو » هو الاخر بمبدأ استقلال البحرين وعندما نقلت المخاوف عن طريق السفير البريطاني في اسطنبول الى الصدر الاعظم العثماني عالى باشا ووزير خالجيته كان جوابهما ان الدولة العثمانية بعثت بجزء مـــن اسطولها الى الخليج لغرض استعادة سيادتها على نجد وملقاتهـــا وليست للسلطان اية نوايا فى التعرض للنفوذ البريطاني في المنطقة (٩٠) • ولكن

---

(٨٧) A.T. Willson, The Persian Gulf, London, Third Impression, 1959, p. 247.

(٨٨) Ali Haydar, op. cit., p. 60.

(٨٩) لقد ورد في مؤلف الدكتور زكريا قاسم سهوا ، حاكم الهنـــد والصحيح هو نائب الملك لان منصب الحاكم العـــام قد استبدل بمنصب نائب الملك منذ عام ١٨٥٨ • انظر الالتباس في الخليج العربي ، دراسة قاريخ الامارات العربية ، ص ٢٢٦ والمعلومات الصحيحة في :ـ

C. H. Philips, The Secret Committee of the East India Company Journal of (B. C. O.S) Vol.X, 1939-1942.

George Macaulay Trevelyan, British History in the Nineteenth Century and after 1782-1919, London, 1948, p. 323.

(٩٠) Kumar, op. cit., p. 104.

هذا الجواب لم يكن مقنعا بالنسبة للحكومة البريطانية لأنه جاء بشكل عـام غير محدد فما هو مدى حدود نجد مثلا؟ وهل ان الحقوق العثمانية سوف لا تمتد الى الامارات البحرية ؟ ذلك لان مسقط والمشيخات العربية ايضا سبق لها ان خضعت لسيطرة الرياض بل انها كانت تدفع الزكاة الى ائمـة الوهابيين ، ولم يكن امام بريطانيا الا خوض تجربة المفاوضات مع العثمانيين لكسب الوقت ، وقد حاول مدحت باشا بادىء الامـــر ان يسلك طريـق المفاوضات ظنا منه ان يستطيع استرداد السيادة العثمانية على البحرين من جهة ولانه كان بحاجة الى حكومة الهند لشراء وترميم السفن التي كـان بحاجة اليها فى مشاريعه الملاحية والتجارية[٩١] ولكن عندما فشلت محاولاته تلك امر بارسال الباخرتين لبنان والاسكندرونة بقيادة عارف بك الى جزيرة البحرين وبالمقابل عمدت حكومة الهند الى ارسال باخرتين مسلحتين بقيادة (بلي) الى هناك ليتتبع مسار الباخرتين العثمانيتين ، ولم يحدث اى تصادم بينهما حتى نزل البحارة العثمانيون فى الجزيرة واستقبلوا بحفاوة من قبل سكانها[٩٢] . ورفع القائد العثماني علم الدولة العثمانية واطلق احـــدى وعشرين اطلاقة مدفع تحيه له[٩٣] وقدم شيخ البحرين قطعة ارض مناسبة لتشييد مخزن للفحم لغرض تزويد البواخر العثمانية العامـلـة بين البصرة واسطنبول عن طريق الخليج وقناة السويس ، ولـم تمكـث الباخـــرتان العثمانيتان طويلا فى البحرين وانما غادرتاها باتجاه الاحساء وفي عرض

---

(٩١) د . صلاح العقاد ، المصدر السابق ، ص ص ١٧١-١٧٢ .

(٩٢) Ali Haydar, op. cit., p. 60.

(٩٣) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 65.

الخليج التقت بهما الباخرة التي كانت تقل مدحت باشا[٩٤] . وسارتا معا الى الكويت ومنها الى البصرة حيث تفقد الوالى منشأتها التجارية والملاحية وامر ببناء حوض للسفن كما اشترى باخره من الحكومة الايرانية في المحمرة لغرض تشغيلها بين البصرة والقطيف[٩٥] . ثم غادرها يوم ١١ شوال ١٢٨٨هـ / كانون الاول ١٨٧١[٩٦] . ووصل بغداد يوم الخميس ١٦ شوال ١٢٨٨هـ / ٢٨ كانون الاول ١٨٧١[٩٧] على ظهر الباخرة (الموصل)[٩٨] .

ويبدو واضحا بان مدحت باشا لم يزر البحرين وانما تفاوض بشأنها من القطيف ، ويذكر (كيلي) ان مدحت باشا كان سيتوجه الى البحرين لو كان متأكداً بان النجاح سيحالفه هناك،ويضيف بأن تاجراً بحرانياً للؤلؤ اخبر (الكولونيل) (بلي) في اواخر كانون الاول ١٨٧١ بان مدحت باشا اراد

---

(٩٤) يذكر العزاوي : « ان مدحت باشا في طريق عودته مر بالبحرين وشاهد أحوالها بنفسه وكان ذلك قبل أن يفتتح قناة السويس بنحو خمس سنوات!! » . ويبدو الاضطراب في العبارة واضحا لان مدحت باشا توجه الى الاحساء في أواخر عام ١٨٧١ في حين فتحت قناة السويس عام ١٨٦٩ والعزاوي يعلم ذلك تماما بل وأشار الى ذلك في مواضع أخرى من كتابه ولكن الذي يظهر بأن سهوا حصل في ترتيب العبارات انظر ج ٧ ، ص ٢٦٥ .

(٩٥) (IOR) L/P&S/20/C238, p. 49.

(٩٦) الزوراء ، ٢٠٧ ، ١٤ شوال ١٢٨٨ هـ .

(٩٧) الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ .

(IOR) L/P&S/20/C238, p. 48.

لقد حدد هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد يوم وصول مدحت باشا الى بغداد في يوم ٢٨ كانون الاول ١٨٧١ بمعية جيش كبير منهك عانى كثيرا في الاحساء .

(٩٨) الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨ هـ .

استحصال التماس يحمل تواقيع بعض تجار اللؤلؤ البحرانيين يطلبون فيه الحماية العثمانية ولكنه لم يفلح في مسعاه • لذا ترك الامر وغادر القطيف الى البصرة[٩٩] •

وفي الوقت الذي هدأت فيه الحملة العثمانية نشطت حملة الادعاءات البريطانية في تركيز مصالح الاحتكارات التجارية في المنطقـــة وحاولت الدبلوماسية العثمانية هي الاخرى محاكاة مثيلتها البريطانية في تأكيد حقوقها وسيادتها على طول الساحل العربي من الخليج عن طريق تقديم الاســانيد التي تؤكد تلك الحقوق وتوضح تلك السيادة في اقليم نجد الذي يشمل ساحل الاحساء وشبه جزيرة قطر وجزر البحرين وحتى مشيخات عمان وامامة مسقط لانها جميعا دفعت الضرائب اليها بصورة مباشرة او عن طريق قائممقامها في الرياض ولكن الجهاز الدبلوماسي البريطاني العقل المفـــكر لرجال المال البريطانيين كان يحاول تقديم الادعاءات « المتقنة » التي تؤكــد الامتيازات البريطانية في مياه المشيخات العربية وساحل عمان وجزر البحرين مستندة الى اتفاقيات غير شرعية ولكنها مدعمة باسطول قوى متأهب لتحقيق أهداف حكومة الهند ومصالحها التجارية في حالة تعرضها للخطر في حين عجزت الدولة العثمانية الاستمرار في دعم اسطولها في منطقة الخليج عامة والبحرين وشبه جزيرة قطر خاصة • في الوقت الذي تعددت المناورات البريطانية من اجل قطع آخر خيط يربط اهل البحرين بالدولة العثمانيـة عندما اوعز نائـب القنصل البريطاني في البصرة عـام ١٨٧٣ الى اهـــل البحرين المقيمين في البصرة بتقديم طلبات للقنصلية يطلبون فيها الحمايـة البريطانية ويتخلون فيها عن التبعية العثمانية وتم اختيار الوقت في موسـم

---

(٩٩) Kelly, op. cit., p. 735.

القرعة العسكرية العثمانية[١٠٠] •

ولما ازدادت مشاكل الدولة العثمانية الاخرى سواء الداخلية منهـا أو الخارجية وعندما انشغلت في حربها مع روسيا ١٨٧٨ ، اهملت تقريبا المياه الشرقية ردحا من الزمن •

وهكذا نجد ان سياسة التحريك التي اتبعتها الدولة العثمانية فـي الخليج والتي لم تفلح في الاستمرار فيه لتحقيق كامل اهدافها ، رغم ان المبادىء القانونية ومشاعر السكان في المنطقة كانت الى جانبها ، سببت نشاطاً خارقا لكل اجهزة حكومة الهند للاحتفاظ بالامتيازات التي حصلت عليهـا في المنطقة ولوحظ ان كل تراجع من لدن الدولة العثمانية في الخليج كان يقابله ادعاءات بريطانية في مناطق اخرى كانت قد اكتسبت صفة الشرعية بشكل لا يقبل الشك[١٠١] • وعندما ازدادت الادعاءات وتمركزت المصالح المدعمة بالقوة توفرت الظروف الملائمة لانتعاش التجـارة[١٠٢] لصالح الشركات البريطانية التي وسـعت مجـال نشاطهـا وبـادرت الى

احتكار تجارة الصادرات من منتجات منطقة الخليج المحلية وبشكل خاص من البصرة وعربستان لتزويد المصانع البريطانية بالمواد الاوليـة

---

(١٠٠) انظر صورة الطلب الذي قدمه علي بن حسين بن مراد من مواليد البصرة مدعيا بأن والده من مواليد البحرين يطلب فيها الحمايـة البريطانية ويلتمس انقاذه من القرعة العسكرية •

(PRO) FO/195/1030, No. 54, Dec. 20th, 1873.

(١٠١) طالبت بريطانيا بعدالبحرين بالعديد ثم قطر فالكويت وحاولت اشراك ايـران في السيادة على شـط العرب ومنعت الدولة العثمانيـة من الاستمرار في بناء حصن الفاو كما سيتوضح ذلك من سياق البحث •

(١٠٢) لقد ازدادت تجارة الخليج في الفترة التي أعقبت فتح قنـاة السويس لدرجة ان التجارة التي كانت تعتبر في نظـر بعض رجال المـال مستحيلة وصلت الى ثمانية ملايين باون استرليني عام ١٨٧٨ • انظر بحث العديد من هذا الفصل •

اللازمة وتموين العمال بالمواد الغذائية الرخيصه وبذلك حققت ارباحا وكدست الثروات الطائلة الامر الذي ادى الى أستحالة التراجع امام اي مطلب مهما كان عادلا أو شرعيا تطرحه الدولة العثمانية او أية جهة اخرى لاستعادة حقوقها او فرض سيادتها على املاكها .

ان عدم تنازل حكومة الهند عن البحرين كان يعني احتفاظها بتجارة مربحة ، ففي عام **١٨٧٣** استوردت البحرين من البصرة ما قيمته **١٠٦٨٠٣٥** روبية من اصل وارداتها البالغة **٣٢٨٧٢٧٥** روبية والتي تضمنت الخيل والحمير والقطن الخام والتمور والرز والبقول والسمن والجلود المدبوغة والسمسم والمصنوعات الحريرية والسكر والتبغ والصوف والعباءات الايرانية ، ولم يكن كل ذلك لاستهلاكها المحلي وانما كان يعاد تصدير معظمها . كما ان صادراتها الى البصرة لم تكن قليلة حيث بلغت في نفس العام **٧٥٦٥٣٥** روبية من اصل صادراتها البالغة **٣١٠٦٠٢٥** روبية ، ولم تكن تلك الصادرات من منتجات البحرين المحلية وانما من مستورداتها من الهند ومناطق أخرى عدا اللؤلؤ الذي كان يشغل ما قيمته **١٠٠٠٠٠** روبية في تلك التجارة ، اما بقية السلع فكانت جوز الهند والقهوة والبضائع القطنية واوراق الحناء والرز والقمح وليمون عمان (ليمون البصرة) والحصر والنحاس والرصاص والفولاذ والقصدير والمسك والعنبر والسمك المملح والازهار الجافة والحرير الخام وجميع انواع التوابل والسكر وتمر الهند والسجاد(١٠٣) .

ومن خلال ارتباط البحرين بالبصرة تجاريا يتضح لنا دور البصرة

---

(١٠٣) 958/6/12 Mascat and Persian Gulf, Administration Reports 1873-1883, E. C. Ross, Bushire Residency Reports for years 1873-1874, pp. 55. 62.

كل عشر روبيات تساوي باون واحد للاستزادة انظر الملحق لقم (١٣).

التجارى في منطقة الخليج العربي وكانت بريطانيا لاتجهـل حقيقة تلـك الصلة بل كانت تلمس من لدن التجار فى البحرين وموانيء خليجيـة أخرى رغبتهم فى استمرار الصلات مع اقرانهم فى البصرة ، لذا حاولت بكل ما تملك من دهاء سياسي ان تحتفظ بتلك الصلة فى الوقت الذي تبعد البحرين من منطقة السيادة العثمانية كخطوة اولى للتشكيك فى سيادتهـا على باقي موانى الخليج الاخرى التي اكتسبت طابع الشرعية كما هو الحال بالنسبة لقطر والقطيف والكويت والفاو وحتى البصرة نفسها لتكون الروابط التجارية اكثر انسجاما تحت اشرافها ولصالح شركاتها •

وامام تلك الضغوط البريطانية المتشعبة جاهدت الدولة العثمانية فى تعزيز اسطولها فى البصرة(١٠٤) • للاحتفاظ على الاقل بسيادتها على مدخل شط العرب التي باتت بريطانيا تخطط من اجل اشراك ايـران فى تلك الحقوق • وعندما شعرت بريطانيا بان ليس فى نية الدولة العثمانية سحب أسطولها من رأس الخليج العربي والبصرة ثارت ثائرتها لان الخطر لم يكن بالنسبة لها هو مداهمة القوات العثمانية لاقليم الاحساء او فرض السيادة على بضعة مشيخات في ساحل عمان او البحرين وانما كل الخطر هو بقاء هذا الاسطول في رأس الخليج العربي الذي يعني استحكام العثمانيين في مصب شط العرب المؤدي الى العراق وجنوب ايرآن ويعتبر تهديدا مباشرا

---

(١٠٤) كانت الدولة العثمانية فى البصرة ومنطقة رأس الخليج تحتفظ بالبواخر لبنان ، والاسكندرونة ودنبيره وبابل ونينوى ونجـد وأثـور وبورصة وعشر بواخر صغيرة اخرى لحراسـة شط العرب انظر :
(IOR) L/P & S/20/C238, p. 66.
Ali Haydar, op. cit., pp. 60-61;

كما ورد ذلك فى تقرير الادميرال (Cockburn) البريطاني فى صدد وصفه للاسطول العثماني في الخليج العربي عام ١٨٧٢ •

للمصالح البريطانية التجارية في تلك المنطقة الامر الذي دفعها الى تعديل خططها التقليدية والتحرك باتجاه جديد وحاولت الضغط بوسائل عديدة مرة واحدة منها محلية في البصرة ومنها مركزية في اسطنبول فقدمت الاحتجاجات المستمرة ضد الدولة العثمانية بدعوى انطلاق القراصنة من الاراضي التي تقع تحت السيادة العثمانية وتجاوزهم على سفن اهل البحرين الخاضين للحماية البريطانية واعتبرت نفسها مسؤولة عن امن الخليج وسلامة مياهه مستندة على الاتفاقيات التي اجبرت شيوخ الساحل العماني والبحرين وقطر على توقيعها قبل بدء الاهتمام العثماني بمنطقة الخليج العربي الذي تزايد في اعقاب افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ .

ومن جهة اخرى لم يعقب مدحت باشا في ولاية بغداد من هو بدرجة حماسه لمتابعة المشروع العثماني او ادراكه للاهمية التجارية والسياسية للمنطقة ، كما ان الحكومة العثمانية التي ترأسها محمود نديم[١٠٥] والتي اعقبت حكومة عالي باشا في اسطنبول لم تكن هي الاخرى مهتمة للمشروع بقدر تحمس عالي باشا له . اضف الى ذلك المشاكل الكثيرة التي واجهتها الدولة العثمانية في اوربا واجبرتها على التراجع تدريجيا عن حقوقها الثابتة والشرعية على امل الاحتفاظ ببعضها في الوقت الذي كانت بريطانيا تتقدم بخطى ثابتة ومدروسة لاحتلال المراكز التي تتخلى عنها الدولة العثمانية تباعا مستخدمة سلاح المذكرات الاحتجاجية والتحريض المستمر لشيوخ المنطقة ضد الدولة العثمانية وافتعال الحروب واستغلال الثورات المحلية

---

(١٠٥) لقد حذر محمود نديم بعد تسنمه المنصب في اسطنبول مدحت باشا من الاسراف في العراق ومنطقة الخليج العربي وكان لذلك التحذير رد فعل عنيف لدى الوالي الذي قدم استقالته لشعوره بعدم استطاعته الاستمرار في تحقيق آمال الدولة وتطلعاتها . انظر مجلة اليقين ، ج٥ ، السنة الثانية ، جمادى الثانية ١٣٤٢ ، ص٣٥٦ ــ ٣٥٧ .

منها محاولة الامير عبدالرحمن بن فيصل بمساعدة شيخ البحرين التوجه الى الاحساء للسيطرة على الاقليم عام **١٨٧٤** الامر الذي دعا على الفور ارسال ناصر باشا السعدون شيخ المنتفك ومتصرفها على رأس حملة عثمانية لقضاء على الحركة(١٠٦) واعتبرت حكومة الهند تلك الحملة موجهة ضد البحرين لاسيما عندما اخذ مزيد باشا بن ناصر باشا السعدون الذي خلف بزيع بن عريعر حاكم الاحساء السابق يقدم الاحتجاجات ضد عيسى بن علي شيخ البحرين متهما اياه بانه كان وراء الحركة التي حدثت في الاحساء الامر الذي دعا حكومة الهند الى ارسال ثلاث بواخر حربيـــة الى الخليج العربي(١٠٧) . وادعى القنصل البريطاني العام في بغداد بان رديف باشا والى بغداد كتب الى الباب العالي يعلمه بان شيخ البحرين قام بعدة اعمـــال عدائية ضد الدولة العثمانية ، كما أن السفن البريطانية هاجمت قبائل بني هاجر التابعة للدولة العثمانية وقتلت منهم **٢٢** شخصا (١٠٨) وطلـب لـه السماح له بالتوجه الى البحرين لمعاقبة شيخها الذي اعتقد بأنه آزر وساعد عبدالرحمن بن فيصل بتوجيه من البريطانيين(١٠٩) وبالمقابل اتهم هربرت والي بغداد بانه وراء تجاوزات عشائر بني هاجر على ميناء الزوبارة المواجه للبحرين ، ولما وصلت هذه الانباء الى (اليوت) السفير البريطاني في اسطنبول بادر الى تحذير الصدر الاعظم العثماني في كانون الثاني **١٨٧٥** قائلا بـان الحكومة البريطانية لاتسمح بالتعرض لاستقلال البحرين(١١٠) .

---

(١٠٦) انظر بحث الاحساء ،

(١٠٧) Kelly, op. cit., p. 763.

(١٠٨) (IOR) L/P & S /20/C 243, pp. 6-8.

(١٠٩) (PRO) FO/195/1030, Herbert to H. Elliot Ist Dec. 1874.

ولما استحدثت ولاية البصرة عام ١٨٧٥ وتعيين ناصر باشا السعدون واليا عليها ادعت حكومة الهند بان الوالى اظهر رغبته فى الحاق البحرين بولايته عندما طلب من ابنه مزيد باشا الذي كان يقوم بمهام متصرفيـــة الاحساء الاتصال بجاسم بن محمد ال ثاني شيخ قطر للعمل سوية من اجل التمهيد لذلك واتهمت مزيد باشا بانه استدعى تاجرين هنديين من رعايـــا بريطانيا من الدوحة الى الهفوف بناء على طلب من جاسم بن محمد الذي كان يرغب من وراء ابعاد ذينك التاجرين ان يحصر تجـــارة الدوحـة بيده[111] • وان الظروف الغامضة التي دعت الى استدعاء التاجرين الى الهفوف يدعونا الى الشك فى ولاء جاسم بن محمد ال ثاني لاسيما وان والده استمر على ولائه لبريطانيا ويمكننا اعتبار العملية كلها واحدة من المناورات البريطانية فى المنطقة ، ورغم ان «روز» المقيم البريطاني فى الخليج يعتبر خطوة استدعاء التاجرين الهنديين من الدوحة الى الهفوف من قبل مزيـد باشا نوعا من أظهار الهيبة العثمانية فى مياه الخليج امام التجار العاملين لكسب ولائهم الى الدولة العثمانية ولكن الحقيقة الثابتة التي اعقبت تلـك المناورة هو تقديم الاحتجاج الى الباب العالى من قبل الحكومة البريطانيـــة في نيسان ١٨٧٦ بشأن اعتقال التاجرين وطالبت التحقيـق فـــى تصرفات شيخ قطر[112] •

ورغم ان بريطانيا اعتبرت البحرين محمية لها ودافعت عن المقيمين منهم في املاك الدولة العثمانية وخاصة البصرة[113] ، الا اننا نجد بـأن

---

(١١٠) Kelly, op. cit., p. 764.

(١١١) Ibid.

(١١٢) Ibid. p. 765.

(١١٣) اخذ القنصل البريطاني فى البصرة يطالب الوالي فيهـــا استحصال بعض الديون العائدة للتجار البحرانيين كانت فى ذمة تجـــار =

السياسيين البريطانيين كانوا غير متأكدين حتى عام ١٨٩٠ من صحة تبعية البحرين ، حيث يتساءل القنصل البريطاني العام في البصرة عن الدولة التي يتبعها اهل البحرين هل هي الدولة العثمانية ام ايران أم بريطانيا ويضيف في أحد تقاريره بان الدولة العثمانية تعتبرهم من رعايا ويطلب من وزارة الخارجية عن طريق سفيرها في اسطنبول التعليمات اللازمة لذلك(١١٤) • ويبدو لنا من الاحداث اللاحقة بان الدولة العثمانية لم تعجز فقط عن المطالبة بالبحرين وانما اضطرت الى التراجع عن حقوقها في مناطق اخرى من الخليج امام الضغط الشديد الذي مارسته حكومة الهند عليها نتيجة ادعائها بان معظم الاعمال القرصنية المنطلقة من السواحل العربية في الخليج كانت مدعمه من قبل الدولة العثمانية وهي بدورها تضر بالمصالح البريطانية في البحرين • ومنذ العقد التاسع من القرن التاسع عشر استخدمت بريطانيا القوة في حل مشاكلها في الخليج خوفا من الاضرار التي ستلحق بتجارتها من جراء تزايد النفوذ الالماني في الدولة العثمانية منذ حصولها على امتياز بانشاء سكة حديد بغداد(١١٥) ومنذ بدأ محاولات روسيا لايجاد منفذ تجاري لها في الخليج •(١١٦)

يقيمون في القطيف التابعة للدولة العثمانية •

(PRO) FO/195/1612/1888, British consulate General, Baghdad.

(١١٤) (PRO) FO/195/1718, Baghdad Received 1893, 17 June, 1890.

رسالة القنصل البريطاني في البصرة الى القنصل البريطاني في بغداد •

(١١٥) للاستزادة عن العلاقات العثمانية الالمانية انظر : د • عدنان رشيد ، العلاقات الالمانية العربية (١٨٧١ ــ ١٩٤٥) مجلة آفاق عربية ، السنة الثالثة ، العدد ١١٠ تموز ١٩٧٨ ص ٦٤ـ٧٣ •

(١١٦) العقاد ، المصدر السابق ، ص ١٧٣ •

٥ ـ مشكلة العديد :

تمتد العديد من رأس الحولة الى الوكرة والى نقطة تقابل جزيرة صير بني ياس ، تحدها من الغرب شبه جزيرة قطر ومن الشرق أمارة (أبو ظبي) وتتضمن عدة جزر منها دالما (١١٧) . هاجرت اليها جماعةمن عشيرة القبيسات فخذ من بني ياس بزعامة شيخ بطي بن خادم من (ابو ظبي) في عام ١٨٦٩ للمرة الثالثة(١١٨) . وانكرت ولاءها لمشيخة ابو ظبي واعتبرت نفسها مشيخة كسائر مشيخات الساحل العماني تحمل علم الهدنة مثلما كانت تفعله بقية المشيخات في المنطقة ، ولم تحتج بريطانيا على ما حدث ولكن عندما حققت الحملة العثمانية الى الاحساء نجاحا في عام ١٨٧١ ، وافلحت في بسط سيطرتها على القطيف والهفوف وحولت نجد الى متصرفية تابعة لولاية بغداد وكسبت ولاء جاسم بن محمد ال ثاني مير قطر وعينته قائمقاما لها ، واخذت تطالب بجزر البحرين ، شعرت حكومة بومباى بالاخطار التي باتت تهدد نفوذها في مشيخات الساحل العماني واعتقدت بان اولى الثمار الناضجة التي ستقطفها الدولة العثمانية اضافة الى ما حصلت عليه في ساحل الاحساء وقطر هي امارة العديد المنشقة على مشيخة ابو ظبي وبحكم متاخمتها لشبه جزيرة قطر التي تقلبت التبعية العثمانية لذلك وبوحي

---

(١١٧) (IOR) P & S/18/B126, Para. 5, p. 4.

(١١٨) في حدود ١٨٣٦ هاجرت جماعة من القبيسات بزعامة خادم بن نهمان الى العديد للمرة الاولى بعد ان انشقت من العشيرة الام بني ياس في ابو ظبي . الا ان الشيخ خليفة شيخ ابو ظبي استطاع ان يجبرها على العودة في عام ١٨٣٧ . ولكن هذه العشيرة عادت وهاجرت في حدود عام ١٨٤٩ للمرة الثانية واجبرها شيخ ابو ظبي على العودة وهاجرة للمرة الثالثة عام ١٨٦٩ .

(IOR) /P & S/18/B 126, Para. 3. p. 3.

من « بلي » المقيم البريطاني في الخليج قدم شيخ « ابو ظبي » احتجاجا في عام ١٨٧١ على الانشقاق الذي حدث في امارته الى المقيم نفسه يعلمه بتعرض تجارة بلاده الى اخطار القرصنة المنطلقة من العديد [(١١٩)] .

واستجابة من المقيم لشكوى الشيخ بعث الميجر سميث smith الى العديد للتأكيد من ادعاءات شيخ « ابو ظبي » وتوصل سميث كما هو مرسوم له الى ان المستوطنة الجديدة في العديد تعود الى (ابو ظبي) وان اصرار المستوطنين على الاحتفاظ بما حصلوا عليه سيؤدي عاجلا ام اجلا الى صدام بحري بين الجماعتين[(١٢٠)] ، وهذا ما يعرض امن الخليج الى خطر ويستدعي التدخل البريطاني ولما جاهر المستوطنون من عشيرة القبيسات في العديد عن رغبتهم في الانضمام الى الدولة العثمانية وبادروا الى رفع العلم العثماني على اراضيهم في كل يوم جمعة[(١٢١)] . تطلب ذلك من حكومة بومباي تدخلا سريعا لحسم المسألة لصالح شيخ « ابوظبي » الا ان التدخل العسكري مع وجود الاسطول العثماني بالقرب من مسرح الاحداث كان لا يخلو من المخاطرة ، لذا طلبت من «بلي» المقيم البريطاني اقناع «المنشقين» باعلان ولائهم لشيخ « ابو ظبي » وان تعذر ذلك فالاعتراف بهم كمشيخة « مهادنة » [(١٢٢)] . كل ذلك من اجل ابعادها عن الدولة العثمانية . ونجح المقيم الى حد كبير في تنفيذ سياسة حكومة الهند عندما استطاع الاحتفاظ بالعلاقة مع شيخ العديد حتى عام ١٨٧٣ وفي آب من هذا العام خلفه

---

(١١٩) (IOR) P & S/18/B126, Para. 4, pp. 2-3.

(١٢٠) Ibid, p. 3.

(١٢١) Ibid, Para. 6, p. 5.

(١٢٢) Ibid.

وقد اشارت تعليمات حكومة الهند الى المقيم البريطاني في الخليج بعدم التدخل العسكري ما لم يحصل المقيم على موافقة مسبقة من حكومة الهند .

الكولونيل روز Ross في منصب المقيمية في الخليج العربي واستمر في تنفيذ السياسة السابقة في امحافظ على الوضع الراهن في المنطقة (١٢٣).
ولكنه في نفس الوقت اخبر حكومة الهند برأيه الذي كونه نتيجة تحقيقاته المختلفة في المنطقة عندما قال : « انا اعتقد بان الحالة الحاضرة للمسألة الى التدخل في واحدة من ثلاثة احتمالات :

١ ـ ان العرب المستوطنين في العديد قد يبحثون عن الحماية العثمانيــة ضد شيخ (ابو ظبي) .

٢ ـ ان شيخ (ابو ظبي) قد يسأل مساعدة الحامية العثمانية او الاسطول العثماني في الاحساء لمساعدته في استرداد العديد .

٣ ـ ربما تم اغراء شيخ (ابو ظبي) من قبل شيخ قطر ـ لكي يدعــو العثمانيين للتدخل في قضايا عمان برمتها .

واضاف قائلا « كل شيء يمكن توقعه من شيوخ هذه المنطقة فانهم غالبا ما يضحون بالكثير في سبيل مباهج آنية(١٢٤) .

وفي تقرير آخر ذكر بان السلطات العثمانية في نجد تحاول توسيع نفوذها لتشمل الساحل العماني لاغراض سياسية وتجارية(١٢٥) . وقد نلقى هذه المعلومات من مساعدة الميجر كرانت Grant الذي توجه الى منطقة الاحداث لجمع المعلومات(١٢٦) . وفي عامي ١٨٧٤ و ١٨٧٥ حدثت

---

(١٢٣) (IOR) L/P&S/18/B126, Para. 7, p. 5 -

(١٢٤) (IOR) L/P&S/18/B126, Colonel Ross's Report No. 101, Dated 20th, August 1873 to Government of India. p. 6.

(١٢٥) Ibid, p. 7.

(١٢٦) (IOR) L/ P & S /20/C243, p. 1

حركات مناوئة للدولة العثمانية في الاحساء بدعم خارجي(١٢٧) اشغلتها عن متابعة سياستها في باقي مشيخات الساحل العماني وفي عامي **١٨٧٦** و **١٨٧٧** افتعلت حكومة الهند عدة اعمال قرصنية قرب مياه العديد نسبتها الى قبيلة هاجر المقيمة في الاراضي الخاضعة للسيادة العثمانية واتخذتها ذريعة للتدخل في شؤون العديد الداخلية وذلك عندما تأكدت حكومة الهند بان العديد اخذ يدفع ضريبة رمزية مقدارها ٤٠ ـ ٥٠ دولار سنويا الى الدولة العثمانية عن طريق شيخ البدعة (شيخ قطر)(١٢٨) • وقد كتب الكابتن Prideaux الذي ناب المقيم البريطاني في الخليج فترة غياب الكولونيل روز عام **١٨٧٧** عن المنطقة قائلا : « منذ استرخاء يقظتنا على ساحل قطر وتساهلنا امام الادعاءات العثمانية في ذلك الجزء من الساحل ، عادت الاعمال القرصنية في المنطقة » (١٢٩) • وعندما باشر (روز) مهام عمله من جديد كتب قائلا : « ان السياسة التي ناضلت من اجلها بريطانيا لسنوات عديدة وكلفتها نفقات باهظة للحفاظ على امن الخليج ادت الى تطوير تجارته بفضل قوة الحراسة البريطانية وشدة يقظتها تلك التجارة التي اعتبرت في السابق مستحيلة في هذا الجزء من العالم فانها قدرت الآن بثمانية ملايين باون استرليني وهي قابلة للزيادة المستمرة مستقبلا »(١٣٠) •

ولم يجانب الكونيل روز الصواب في جانب من تصريحاته ولاسيما فيما يتعلق بتطوير التجارة البريطانية في المنطقة خلال السنوات التي اعقبت

---

(١٢٧) انظر بحث الاحساء •

(١٢٨) (IOR) L/P & S/ 18/B126, from Gov. of India to Secretary of State, No. 78. dated 10th, May 1877, Para, 10, p. 8.

(١٢٩) Ibid, Para, 10, p. 9.

(١٣٠) Ibid, Para, 23, p. 22.

فتح قناة السويس ولدينا احصائية تشير الى حجم الصـــادرات والواردات للمشيخات العربية فى الساحل العماني تلقي ضوءاً على ماورد في تقـريـر المقيم البريطاني ، اذا ما اخذنا بنظر الاعتبار الامكانيات الشحيحة جــدا لتلك الامارات آنئذ .

لقد استوردت امارة (ابو ظبي) عام ١٨٧٣/١٨٧٤ ما قيمته ١٤٣٩٥٠ روبية من البضائع كان بينها ما قيمته ٧٠٠٠ روبيـــة من بضائـع البصرة واستوردت (دبي) بضائع قيمتها ٥٨٩١٠٠ بضمنها ٩٠٠٠٠ روبية من سلع البصرة ، اما الشارقة فانها استوردت مبلغ ٧١٠٠٠٠ روبية مـــن السـلع التجارية كان منها قيمته ٦٠٠٠٠ روبية من البصرة وام القوين استوردت ١٣٢٩٢٥ منها ٢٤٠٠٠ روبية من البصرة ورأس الخيمة ١١٨١٧٥ روبية منها ٨٠٠٠ روبية من البصرة[١٣١] . في حين استوردت البصرة عن طريق الخليج ما قيمته ١٨٧١٦٥ باون [١٣٢] ناهيك عن تجارة المحمرة وعربستان والبحرين وموانيء خليجية اخرى لفترات لاحقة والتي سنشير الى حجم تجارة بعضها فى أمكنة اخرى من هذا البحث .

وحاولت بريطانيا بكل جهدها ان لا تفقد مصالحها التجارية فى هذه المنطقة وكانت تشعر بان من مصلحتها ان تحافظ على علاقاتها مع الـدولة العثمانية التي تسيطر على رأس الخليج والبصرة العصب الحيوى لتجارة الخليج كله لعمق العلاقات التجارية التي كانت تربط البصرة بسائر موانيء الخليج العربي .

وفي الوقت الذي كانت العلاقات التجارية المزدهرة قائمة بين امارات

---

(١٣١) 958/6/12, E.C. Ross, Bushire Residency for years 1873-1874, Administration Reports, pp. 67-72.

(١٣٢) Basra C.T.R., 1869-1870, pp. 297-298

الخليج والبصرة والتي اشارت اليها التقارير التجارية البريطانية يحاول المقيم البريطاني انكار العلاقات السياسية بين تلك الامارات والدولة العثمانية وبشكل خاص مقاطعة العديد عندما يقول : « لقد توصلت بنتيجة تحقيقاتي الخاصة بان والي البصرة لم يكن قد سمع باسم العديد من قبـــل » ومن الجائز جدا ان يكون والي البصرة آنئذ عبدالله باشا وهو من اسرة بابان المعروفة في في شمال العراق ان لايعرف تفصيلا عن منطقة الخليج العربي مثلما كان يعرفه المقيم البريطاني الذي كان يحتفظ بارشيف غني بالوثائق في الوقت الذي كان ينقص ذلك والي البصرة ولكن هذا لا يعني باي شكل من الاشكال بان الامارات العربية وبضمنها العديد كانت لا تعرف شيئا عن البصرة والدولة العثمانية • ويستمر الكولونيل روز في انكاره المطلـــب العثماني في العديد عندما يقول : « يظهر لي واضحا بان الحكومة العثمانية لا تملك اى ادعاء شرعي في العديد وكقضية سياسية بصرف النظر عـــن حقوق (ابو ظبي) اني اعتبر (والقول للمقيم) ذلك مضرا بالمصـــالح البريطانية وضربة قوية للنفوذ البريطاني في الخليج من جراء امتداد الحكم العثماني الى العديد لان الادعاءات العثمانية سوف تتوسع لتشمل الجـــزر المجاورة التي تعتبر متعلقة بالعديد ايضا مثل جزيرة دالمـــا(١٣٣) • ورغم كل التبريرات فان حكومة الهند اضطرت الى الاعتراف بان السيادة العثمانية الفعلية في الخليج تمتد من البصرة الى العقير(١٣٤) •

ولكي لا تتكرر حملة الاحساء مرة اخرى في العـــديد والمشيخات العربية في الساحل العماني استغلت حكومة الهند فرصة تورط الـــدولـــة العثمانية في حربها مع روسيا عام ١٨٧٧ – ١٨٧٨ وحاولت حسم مسألة

(١٣٣) (IOR) L/P & S/18/B126, Para. 15, p. 15.

(١٣٤) Ibid, Para. 18, p. 17.

العديد عسكريا ووافقت على أجراءات المقيم البريطاني بهذا الشأن وارسلت قوة من سفن محلية قدرت بسبعين سفينة بقيادة زايد بن خليفــة شــيخ (ابو ظبي) تدعمها باخرة حربية بريطانية الى العديد واستطاعت احتلال المنطقة وتدمير كل السفن العائدة للمستوطنين الامر الذي دعا الباب العالي على لسان وزير خارجيته صادق باشا[١٣٥] ، ان يطلب تفسيرا من السفير البريطاني فى اسطنبول عن اسباب الهجوم على الممتلكات العثمانية في العديد حيث كان الخبر قد وصله عن طريق والي البصرة عام **١٨٧٨**[١٣٦] • وكان جواب بريطانيا بان العديد جزء لا يتجزأ من ممتلكات شيخ (ابو ظبي) الخاضع للحماية البريطانية وهكذا حتمت المصالح التجارية فى المنطقــة تنهي حكومة الهند مسألة العديد لتفتح صفحة اخرى لمنطقة جــديــدة خاضعة للسيادة العثمانية فى الخليج العربي •

---

(١٣٥) ذكر المؤرخ (Kelly) بان صادق باشا كان صدراً اعظمــا والصحيح انه كان يشغل منصب وزير الخارجية في هذه الفترة • انظــر الالتباس في Kelly, op. cit., p. 770.
والمعلومات الصحيحة في : (IOR) L/P&S/18/B126 Para. 2, p. 1.

(١٣٦) مرة اخرى يلتبس الامر على (Kelly) عندما يذكــر بان صادق باشا تلقى المعلومات من ناصر باشا والي البصرة في حــين ان ناصر باشا لم يكن واليا على البصرة عام ١٨٧٨ حيث عزل عنها عام **١٨٧٧** وخلفه وكالة محمد منير باشا ثم عبدالله باشا الذي بعث بالمعلومات الى اسطنبول انظر الالتباس في Kelly, op. cit., p. 770 والمعلومات الصحيحة فى
والمعلومات الصحيحة في : Dairy, No. 18, August, 1877.

وبصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ هـ ص٦٥ •
يستطيع القاريء المهتم بالامور السياسية متابعة التفاصــيل عن العديد فى المذكرة المطولة التي اعتمدنا عليها فى اعداد بحث العديد • انظر هامش رقم ص وهي عبارة عن خلاصة المراسلات بــين المقيــم البريطاني فى الخليج وحكومة الهند بشأن العديد •

٦ ـ الكويت :

قدم شيوخ الكويت[١٣٧] واتباعهم من نجد وسكنوا بالقرب من ام قصر الى جوار خور عبدالله ردحا من الزمن ، وعندما بسطت ولاية البصرة سيادتها على تلك المنطقة فى اوائل القرن السابع عشر ، توجه الشيوخ واتباعهم الى خليج بوبيان[١٣٨] • وفي عام ١٧٥٦ على وجه التقريب استطاع احد افراد ال الصباح ان يتزعم مجموعة من قبائل العتوب[١٣٩] والعوازم والرشايدة وبني خالد والعجمان والدوسر وعنزه وظافر ، بلغ عددهم أربعة الآف نسمة تقريبا ، وان يشكل اول امارة في الكويت[١٤٠] ، فى الجهة الجنوبية الشرقية من ساحل خليج القرين الذي يعتبر اوسع خليج فى منطقة الخليج العربي حيث يمتد ٢٥ ميلا من الشرق الى الغرب و١٣ ميلا من الشمال الى الجنوب واصبحت هذه الامارة البحرية بمرور

---

(١٣٧) الكويت مصغرة كوت ومعناه الحصن المشيد على ساحل نهر او بحر وربما جاء الاسم من حصن برتغالي شيد فى القرن السادس عشر قرب خليج القرين •

Rilhard H. Sanger, The Arabian peninsula, London, 1954, p. 150.

Whigham, op. cit., p. 94.

(١٣٨) اعتمد المؤلف على تقرير (بلي) عن الكويت الذي كتبه عام ١٨٧٤ وصفا لزيارته لها في عامي ١٨٦٣ و١٨٦٥ •

(١٣٩) العتوب تجمع قبلي يضم قبائل ال صباح وال خليفه والجلاهمة •

Sanger, op. cit., p. 150; Philpy, op. cit., p. 25.

(١٤٠) The Middle East, A political and Economic Survey, Edited By Peter Mansfield, London, 1973, p. 186.

الزمن مركزا طبيعيا لتجارة شمال شرق الجزيرة العربية(١٤١) . ومنها كانت تتجه يوميا تقريبا القوافل المحملة بمختلف البضائع الى نجد وحائل فضلا عن ذلك اصبحت هي المورد لمختلف بضائع التهريب وبالدرجة الاولى الاسلحة النارية التي كانت تنقل عن طريق الزبير لبيعها على القبائل التي تسكن العراق كما ان بعض تجارها كانوا يعملون في تهريب ما تمنعه السلطات العثمانية في البصرة مثل الخيل ابان الحروب والحبوب في فترات القحط(١٤٢) وبفضل مهارة اهلها في بناء السفن الشراعية ، تلك الحرفة التي تعلموها من بناة السفن في مسقط(١٤٣) ، اخذوا يصنعون سنويا حوالي ٢٠ ـ ٢٥ سفينة(١٤٤) حتى اوائل العقد الاول من القرن العشرين في حين ارتفع هذا العدد الى ١٢٠ سفينة في عام ١٩١٣(١٤٥) وكانوا يستوردون اخشابها وحبالها وقماش اشرعتها من اقليم الملبار في الهند(١٤٦) . واصبح اهلها نتيجة لذلك بحارة ممتازين اشتهروا بصيد الاسماك واستخراج اللؤلؤ واخذت سفنهم الكبيرة تبحر الى الهند وزنجبار في شرق افريقيا(١٤٧) . وبلغ عدد السفن التي اشتركت في الغوص على اللؤلؤ او

---

(١٤١) Busch, op. cit., p. 32.

(١٤٢) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٨ .

(١٤٣) Whigham, op. cit., p. 95.

(١٤٤) Lorimer, op. cit., IIB, p. 1054.

(١٤٥) Koweit C. T. R., 1913 - 1914, p. 5.

(١٤٦) حافظ وهبة ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، الطبعة الاولى ، ١٩٣٥ ، ص٩٠ .

(١٤٧) محمد الهاشمي ، اعمال مدحت باشا ، مجلة اليقين ، الحلقة الثانية ، ج٤ ، السنة الثانية ، ربيع الثاني ١٣٤٢ ، ص٢٤٦ .

تاجرت في بيعه في بعض السنين حوالي ٨٠٠ سفينة من مختلف الاحجام منها الشوعي والسنبوك والبتيل والجالبوت والبوم ، كان بعضها يتسع لعدد يتراوح بين ٦٠ - ٧٠ شخصا في حين كان صغيرها لا يتسع سوى لخمسة اشخاص[(١٤٨)] ، كما قيل ان عدد سفن اهل الكويت بلغ احيانا ٢٠٠٠ (الفين سفينة) [(١٤٩)] • ورغم البيئة القاسية للكويت استطاع اهلها تطوير مجتمعهم بالشكل الذي يتغلبون فيه على تلك البيئة[(١٥٠)] • وغدا عـــدد بحارتها في اوائل القرن العشرين حوالي اربعة الاف ملاح[(١٥١)] وبالاضافة الى مدينة الكويت التي وصفها آدموف في اوائل القرن العشرين بالنظافة ، مقارنة مع بقية مدن الخليج ، والشوارع الواسعة ، والاسواق المزدهـــرة بمختلف انواع السلع وخاصة الاسلحة النارية[(١٥٢)] ، كانت هناك الجهره والكاظمة الواقعتان في النهاية الغربية من خليج الكويت على طريق البصرة الكويت التجاري • وعلى الرغم من ان الكويت نمت بسرعة خلال القرن التاسع عشر الا ان ثروتها وموقعها لم يكونا يلفتان النظر [(١٥٣)] • وظلت علاقتها الاقتصادية بالبصرة قائمة وكانت تتصل بها عن طريق اليابسة والماء

---

(١٤٨) عبدالعزيز الرشيد ، مغاصات اللؤلؤ ، مجلة اليقين ، ج٧ ، السنة الثانية ، رجب ١٣٤٢ ، ص ص٤٣١ - ٤٣٢
Busch, op. cit., p. 32.

(١٤٩) بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٣ لسنة ١٣١١ ، ص ٨٥ • الزوراء ١٥٠ ، ١٧ ربيع الاول ١٢٨٨ هـ •

(١٥٠) Busch, op. cit., p. 32.

(١٥١) Whigham, op. cit., p. 93.

(١٥٢) آدموف ، المصدر السابق ، ص٤٨
Whigham, op. cit., p. 95 ;

(١٥٣) Whigham, op. cit., p. 83 ; Busch, op. cit., p. 32.

فالطريق الاول كان يبدأ من البصرة ويمر بالزبير والجهرة وينتهي بالكويت[١٥٤] ويستغرق ستاً وعشرين ساعة[١٥٥] • اما الطريق الثاني فكان يتم بواسطة السفن الشراعية من البصرة الى الفاو ومن هذه الاخيرة الى الكويت والمسافة بين الفاو والكويت كانت تستغرق بواسطة السفن الشراعية حوالى اثنتي عشرة ساعة[١٥٦] •

ومن الناحية السياسية كان شيخ الكويت مواليا للدولة العثمانية ويتقاضى منها سنويا حوالى **١٥٠** كاره تمر باسم «النطارة»[١٥٧] وذلك لمنع تجاوزات العشائر البدوية على البصرة فى موسم تجارة التمور الذي غالبا ما يمتد من آب ـ تشرين الاول من كل عام ، عندما كان الرؤساء وعدد من المسلحين يأخذون على عاتقهم مساعدة السلطة العثمانية فى البصرة فى احلال الامن والقضاء على ما يعرقل التجارة فى شط العرب ورأس الخليج وقد اعترف اهل الكويت وشيوخهم بالسيادة العثمانية على اراضيهم[١٥٨] •

---

(١٥٤) Busch, op. cit., p. 34.

(١٥٥) ابراهيم فصيح الحيدري ، كتاب عنوان المجد فى بيان احوال بغداد والبصرة ونجد ، بغداد ، ص ١٩٦٣ •

(١٥٦) بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ ، لسنة ١٣٠٩ ، ص ١٧٩ •

(١٥٧) الزوراء ، ٥٦٧ ، ١٥ شعبان ١٢٩٢هـ ، • على الشرقي ، البصرة ، مجلة اليقين ، العدد السابع ، السنة الثانية ، ١ رمضان ١٣٥٣، ص ٣٠٦ وبصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ ، ص١٧٣ • ورد في المصدر الاخير ٢٥٠ طنا من التمور عن الكاره انظر الاوزان •

(١٥٨) يبدو ذلك من تقارير المقيم البريطاني فى بغداد Kemball في منتصف القرن التاسع عشر ومن تقرير (بلي) المقيم البريطاني في الخليج =

وكانوا يعتبرون انفسهم من رعية السلطان العثماني مثل سائر سكان وشيوخ الامارات العربية فى منطقة الخليج العربي مع الاحتفاظ باستقلالهم الذاتي •

وقد حاول نامق باشا والى بغداد (١٨٦١ – ١٨٦٧) ان يغري شيوخ الكويت ويخضعهم للسلطة العثمانية المباشرة الا انهم لم يرضخوا للمحاولات التي ارادات فرض الضرائب عليهم وظلوا يتمتعون باستقلالهم ويرفعون اعلامهم الخاصة على سفنهم واحيانا كانوا يرفعون الاعلام العثمانية والهولندية والبريطانية تبعا لما توفره تلك الاعلام من امتيازات [١٥٩] •

وكان رد فعل حكومة الهند لسياسة نامق باشا في الكويت هو محاولتها التقرب من شيوخها عن طريق مقيمها فى الخليج العربي او وكيلها فى البصرة فبدأت زيارة (بلي) للكويت عام ١٨٦٣ وتبعتها زيارة اخرى عام ١٨٦٥ وتوطدت علاقات الصداقة بين الوكلاء البريطانيين وشيوخ الكويت وزاد التعاون بينهما واخذ الشيوخ احيانا يستشيرون المقيم البريطاني في الخليج او الوكيل فى البصرة في بعض شؤونهم الخاصة والعامة ، ويتعاونون واياهم في المسائل التجارية وفى الحفاظ على امن الخليج•[١٦٠]

الذي زار الكويت فى عامي ١٨٦٣ و١٨٦٥ والذي كتب تقريره عام ١٨٧٤٠
انظر ايضا : وكذلك
Whigham, op. cit., pp. 101 - 102; Sanger, op, cit., p. 151.

(١٥٩) يذكر اصبحت الكويت تحت السيادة العثمانية منذ ١٨٢٩ •
انظر ايضا : عبدالله باش اعيان ، كتاب تراجم اشياخ البصرة ، مخطوط ، ورقة ٩ •
Ali Haydar, op. cit., p. 55.

(١٦٠) هناك مجموعة من الرسائل تشير الى التعاون بين بريطانيا وشيوخ الكويت منذ ١٨٦٣ منها :
آ ـ رسالة من (بلي) الى شيخ الكويت صباح بن جابر مؤرخة ٢٧

وعندما تعين مدحت باشا واليا للعـــراق (١٨٦٩ – ١٨٧٢) اراد ان يضع نهاية لتعدد الاعلام في الكويت ويحد من التغلغل البريطاني فيها فبدأ بمفاوضة شيوخها ومنحهم كافة الامتيازات التي كانوا يتمتعون فيها على ان يعتبروا انفسهم جزءاً من الامبراطورية العثمانية وعلى ان يتخذوا العلـــم العثماني رأية لهم ، وقد وافق شيوخ الكويت على ذلك واصبحت اراضيهم سنجقا اي قضاءاً تابعاً من الناحية الاسمية الى البصرة بموجب اتفاق رسمي وامر سلطاني صادر من أسطنبول(١٦١) . ولكن القضاء ظل معفوا من كافة الرسوم والضرائب ودون ان تمارس فيه الدولة العثمانية او ولاية البصرة اي نفوذ سياسي او اداری او كمركي سوى استمرار العلاقات الاقتصادية والولاء الاسمي للدولة العثمانية . وقد استطاع مدحت باشا استمالة شيوخ الكويت الى جانبه ابان الحملة للاحساء عام ١٨٧١ حيث وضعت الكويت مقاتليها وسفنها تحت تصرف القيادة العثمانية بل وساهمت بشكل ايجـابي

محرم ١٢٨٠ تموز ١٨٦٣ يعلمه عن توسطه له عند حاكم بوشهر لتمشية اموره التجارية .

ب – رسالة من (بلي) الى الشيخ صباح بن جابر مؤرخة ٣ ربيـــع الاول ١٢٨٠ آب ١٨٦٣ يشكره على تعاونه فى انارة رأس الخليج وتسهيل الملاحة هناك .

ج – رسالة من (بلي) الى الشيخ صباح مؤرخة ١١ ايلـــول ١٨٦٣ يوضح له كيفية معاملته للرعايا الاجانب فى الكويت بناء على سؤال وجهه الشيخ صباح الى المقيم . وبعض هذه الرسائل باللغة العربية وبعضها عبارة عن ترجمة ركيكة لنصوصها بالانكليزية . للاستزادة يمكن مراجعة الملـف الذي يحوى هذه الرسائل وغيرها فى عام ١٨٦٣ .

(IOR) R/15/1/181, Persian Gulf Residency, Bushire, Native Letters outword.

(١٦١) Ali Haydar, op. cit., p. 55.

في الحملة[١٦٢] • ويذكر الدكتور نوار بأن سياسة عدم المبالاة التي ابداها العثمانيون في الخليج بعد مدحت باشا ادت الى استعادة الكويت لشخصيتها كأمارة مستقلة استقلالا ذاتياً[١٦٣] • والواقع يشير الى ان الدولة العثمانية جاهدت في الاحتفاظ بسيادتها في منطقة الخليج العربي الا انهـــا جوبهت بضغط سياسي وعسكري بريطاني لم تستطع الصمود في وجهه لضـــعف امكانياتها ، هذا من جهة ومن جهة اخرى لم تكن الكويت يوما من الايام الا مشيخة مستقلة استقلالا ذاتيا تعترف بالسيادة العثمانية واستمر ذلك حتى بعد توقيعها المعاهدة مع حكومة الهند في عام ١٨٩٩ • وتعتـرف المصـــادر العثمانية ان الكويت لم تدفع يوما من الايام الضريبة الى الدولة وانما كان شيخها هو المسؤول عن ادارة كمركها وهو الذي يعـــين نســـبة تلـك الرسوم[١٦٤] • وظلت الدولة العثمانية عن طريق السلطة المحليـــة في البصرة تدفع لشيوخ الكويت المنحة السنوية من التمور[١٦٥] لقاء حفاظهم على أمن شط العرب ورأس الخليج •

وبُعيد حملة الاحساء اوعزت حكومة الهند الى وكيلها المساعد في البصرة بتمتين عرى الصداقة مع شيوخ الكويت كما طلبت من قبل مـــن المقيم البريطاني في الخليج ان يفعل عام ١٨٦٣ عندما حاول نامق باشا الحاق

---

(١٦٢) انظر حملة الاحساء ، ص ٨٠ •

(١٦٣) الدكتور نوار ، العراق الحديث ، ص٤٣٤ •

(١٦٤) الزوراء ، ٥٦٧ ، ٢٥ شعبان ١٢٩٢هـ •
بصرة ولايتي سالنامهسي ، دفعه ٣ ، لسنة ١٣١١ ، ص٧٧ •

(١٦٥) بشأن المنحة انظر ص١١٦ •

الكويت بالدولة العثمانية [١٦٦] • وتظهر العلاقات البريطانية الكويتيـــة بوضوح عند الازمات ففي عام ١٨٨٦ عندما حاول العثمانيون تجديد بنـاء الحصن العسكري في الفاو كان الدور البريطاني هو حث شيوخ الكويت لتقديم احتجاج ضد بنائه بصفتهم مالكين لبعض البساتين في الفاو[١٦٧] • وظلت الكويت بعيدة نسبيا عن التدخل البريطاني المباشر وذلك لقربها من البصرة قاعدة الاسطول العثماني ولوضوح تبعيتها ولو من الناحية الاسمية للدولة العثمانية ولشحة أمكانياتها حيث ان الكويت كانت تعتمد حتى فـي علف حيواناتها على مايأتيها من البصرة عن طريق الزبير ناهيـك عن ماء الشرب الذي كانت تحصـــل عليه من شط العرب كمـا انهـا كانت تزود باللحوم ومنتجات الالبان عن طريق القبائل البدوية في نجد وجبل شمر[١٦٨] التي كانت تقدم الى خارج اسوارها لمقايضة منتجاتها بســـلع اخرى ، ورغم ما ذكرنا عن كثرة عدد سفنها وملاحيها الا ان بحارتها كانوا

---

(١٦٦) هناك رسالتان هامتان بين عبدالله الصباح شيخ الكويت عام ١٨٧٣ وبين نائب قنصل البصرة البريطاني روبرتسون يتضح من مضمونها عمق العلاقات بين الطرفين وتشير الى اعتماد الشيخ في كثير من الامور على القنصل البريطاني في البصرة •

الرسالتان مؤرختان في ٢٦ ذي القعدة ١٢٨٩ و١٥ شوال ١٢٩٠ / ١٨٧٣ •

(PRO) FO/602/54 File No. 7. old. Friendly Letters from the Sheikhs of Mohamarah and Kuwait etc.

(١٦٧) (PRO) FO/78/4901.

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد Tweedie المرقم ١٦٤ والمؤرخ في ١٤ آذار ١٨٨٧ المرسل الى وزارة الخارجية البريطانية •

(١٦٨) Whigham, op. cit., p. 95.

يزاولون اعمال محدودة في النقل البحري لاسيما بعد توافد السفن البخارية الى المنطقة واحتكارها لمعظم التجارة في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، وظل نطاق اعمال اهل الكويت مقتصرا بين القطيف جنوبا والبصرة شمالا وهم يحملون صناديق التمور لاغراض التجارة المحلية(١٦٩) .

وازداد الاهتمام البريطاني بالكويت عند ظهور بوادر المشروع الالماني لمد سكة حديد بغداد(١٧٠) ومحاولة الروس الحصول على مخزن للفحم فيها واقترن بتولي مبارك الصباح مشيخة الكويت عام ١٨٩٦ بعد قتله لاخويه محمد وجراح(١٧١) الموالين للدولة العثمانية ، ورغم ان يوسف ال ابراهيم المقيم في الدورة(١٧٢) وصهر الشيخ محمد الصباح اصطحب اولاد الشيخ المقتول الى البصرة ليطلب عون واليها الا ان جهوده باءت بالفشل(١٧٣) ، ويذكر الدكتور جمال زكريا بان يوسف ال ابراهيم اتهم مبارك بقتل اخويه لانهما كانا على وشك طلب الحماية العثمانية لمواجهة المؤامرات

---

(١٦٩) Lorimer, IIB, p. 1053.

(١٧٠) Whigham, op. cit., pp. 93-94.

(١٧١) يمكن الاطلاع على تفاصيل الاحداث التي وقعت في الكويت في عديد من الكتب العامة عنها منها :
H. R. P. Dickson, Kuwait and Her Neighbours, London, 1956.

العقود الدريه (مخطوط) . والدكتور حسن سليمان محمود ، الكويت ماضيها وحاضرها ، بغداد ، ١٩٦٨ . راشد عبدالله الفرحان، مختصر تاريخ الكويت ، القاهرة ، ١٩٦٠ .

(١٧٢) تقع الدورة على ضفة شط العرب اليمنى في منتصف المسافة بين البصرة والفاو .

(١٧٣) العقود الدرية (مخطوط) ورقة ٩٨ ــ ١٠١ .

البريطانية في الخليج واكد للوالي « بان مبـــارك عميل للانكليز وطالب بتدخل الدولة بتدخل الدولة العثمانية لطرد مبارك ومنح المشيخة الى احد ابناء الشيخ محمد الصباح»(١٧٤) الا ان مباركا لم يكن غافلا عمـــا يدور حوله كما ان حكومة الهند هي الاخرى لم تكن غافلة فكانت تراقب وتخطط لما يدور في المنطقة من احداث واستقر الرأي على ان يكتب مبارك الى مشير الفرقة السادسة في بغداد رجب باشا(١٧٥) • يدعى فيها بأن ما حدث في الكويت سوف لايؤثر مطلقا على ولائه للدولة وقد توجـه رجب باشا الى البصرة في تشرين الاول ١٨٩٧ لحـــل النزاع بين والي البصرة وقائد الاسطول العثماني فيها(١٧٦) وربما للاطلاع عن كثب على الاحداث التي وقعت في الكويت ، وبعد عودته كتب الى أسطنبول يقبر السلطات فيها بأن ما حدث في الكويت يعتبر من الامور الداخلية الشائعة في المنطقة واكـد ان من مصلحة الدولة العثمانية عدم الدخل في القضية واضاف بان تدخلها ربما يؤدي الى ضياع الكويت(١٧٧) • وقد أخذت الدولة بوجهة نظره ولم تدخل في شؤون الكويت •

وكما ذكرنا لم تكن حكومة الهند تعير أهمية كبيرة للكـــويت الى

---

(١٧٤) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص٢٦٠ •

(١٧٢) اعتقد الدكتور جمال قاسم بان رجب باشا هو والى بغداد والصحيح كما هو اعلاه ، اما والي بغداد في هذه الفترة فهو عطا الله باشا • انظر الالتباس في الخليج العربي دراسة لتـــاريخ الامـــارات ، ص٢٦٠ والمعلومات الصحيحة في العزاوي ، صص ١٢٥ ، ١٣٠ •

(١٧٦) The Affairs of Kuwait, 1896-1901, Great Britain, 1971, Vol. I, Consul-General Loch to Government of India, Baghdad, Dec. 22, 1897, Part, I, p. 25.

(١٧٧) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٦٠ •

تسعينات القرن التاسع عشر واكتفت بعلاقات الصداقة التي كانت تربطها بشيوخها ولم تحاول عقد اتفاقية على غرار ما فعلته مع البحرين الغنية بمغاص لؤلؤها او مع المشيخات العربية في الساحل العماني لدرء اخطار « القرصنة » التي قد تتعرض لها تجارتها في الخليج العربي ولكن عندما وقع أختيار المهندسين الالمان على الكويت كنهاية لسكة حديد بغداد (١٧٨) وعندما اخذت روسيا تبحث عن محطة للفحم في الكويت(١٧٩) نشطت دوائر حكومة الهند في المنطقة لطرح مخططات بديلة لمواجهة ما يهدد مصالحها في منطقة الخليج العربي وما ان قتل مبارك اخويه في مايس ١٨٩٦ حتى زار الكويت الكابتن Baker قائد الباخرة البريطانية الحربية Sphinx في آب ١٨٩٦ وكتب يقول : « ان الكويت تعتبر مقاطعة عربية مستقلة ولكن للعثمانيين فيها نفوذ كبير وذكر بانه قام بزيارة الشيخ مبارك الذي وجده يرفع العلم العثماني على مقر اقامته »(١٨٠) وتلت هذه الزيارة زيارات اخرى تمهيدا لابعاد الكويت عن الدولة العثمانية وقد مارست اجهزة حكومة الهند في منطقة الخليج العربي دورها في دفع شيخ الكويت الى طلب حماية حكومة الهند التي تظاهرت بعدم رغبتها في قبول تلك الحماية امعانا منها في تعجيز اشيخ ، وفي ايلول ١٨٩٧ بعث المقدم ميد Meede المقيم البريطاني في الخليج مساعده جاسكن الى الكويت الذي بعث منها تقريرا جاء فيه : « ان الشيخ مبارك اخبره بانه

---

(١٧٨) Willson, The Persian Gulf, pp. 248-249.

(١٧٩) The Affairs of Kuwait Vol. I, Consul-General Loch to Government of India Baghdad, December, 22, 1897 p. 25.

(١٨٠) The Affair of Kuwait Vol. I, India Office to Foreign Office March, 24, 1897 P. 2.

وشعبه يرغبان بان يريا الكويت تحت الحماية البريطانية مثلما حدث في البحرين ومشيخات الساحل العماني واذا منحت بريطانيا حمايتها له (كما قال الشيخ) فانه يعد بريطانيا بالمحافظة على النظام واطاعة القانون في ذلك الجزء من الخليج يؤازره ٢٥٠٠٠ مسلح ، ويضيف جاسكن قائلا « ليس هناك من شك بان الشيخ مبارك شأنه شأن الشيوخ الصغار الاخرين في الساحل العربي مستعد تماما لطلب الحماية البريطانية او العثمانية حسبما تظهر تلك الحماية من افضلية بالنسبة لمصالحه » • واردف جاسكن قائلا : « ان الكويت تمتلك خليجا ممتازا وستصبح تحت حمايتنا بدون شك واحدة من الاماكن الاكثر اهمية في الخليج العربي لان الكويت هو الميناء المقترح للمشروع البريطاني لمد سكة حديد بورسعيد عبر نجد الى الخليج العربي الذي هو قيد الدرس الآن[١٨١] • وان امتلاك الكويت سيساعدنا على حماية التجارة مع الداخل وستزداد هذه التجارة تحت اشرافنا » ويقول : « ولكنني متأكد بان الحكومة العثمانية ستدعي لنفسها بعض الحقوق في الكويت وشيخ الكويت على سبيل المثال يرفع العلم العثماني على مقر اقامته وكان اسلافه يحملون لقب قائممقام بموجب فرمان صادر من الباب العالي ••» ولكن جاسكن يهدد في ختام تقريره بقوله : « اننا سوف لانسمح مطلقا للنفوذ العثماني ان يجد طريقه الى الكويت لان العثمانيين بقدر ما انا متأكد منه لم يعقدوا اتفاقيات رسمية مع الشيوخ ولم

---

(١٨١) فيما يتعلق بمشروع سكة حديد بورسعيد الخليج العربي انظر تقرير :

The Affairs of Kuwait, Vol. I, Lieutenant - Colonel Meade to Government of India, Bushire, September 25, 1897 and From Meade to Foreign Office. Bushire Macrh 28, 1898. pp. 20-22, 28.

يمارسوا اية حقوق سيادة في الكويت من قبل »[١٨٢] .

وبعث العقيد ميد meade تقرير جاسكن الى حكومة الهند معلقا عليه لقد انجز جاسكن تعليماتي بدقة عندما قام بزيارة الكويت مصطحبا معه اغا محمد رحيم وكيلنا فى البحرين وصديق الشيخ مبارك[١٨٣] . الذي على ما يبدو سهل المفاوضات لاتقانه اللغتين العربية والانكليزية .

وبعد زيارة جاسكن قصد الرائد البحري موبري Moubray الكويت في **١٨٩٧** ومنها كتب تقريرا الى المقيم ميد ذكر فيه « ان الشيخ مبارك تسلم رسالة من الشيخ عيسى شيخ البحرين يحثه فيها على قبـول الحمـاية البريطانية ، كما ان شيخ الكويت ابدى رغبته فى التخلص من النير العثماني والانضواء تحت الحماية البريطانية » [١٨٤] .

ومن جهة اخرى يكتب القنصل البريطاني العام فى بغداد قائلا : « رغم ان الكويت خارجة عن نطاق مسؤولياتي وتابعة للمقيم البريطاني في الخليج ولكني اؤكد ان اى احتلال من قبل الدولة العثمانية لها سيكون عائقا امام مصالحنا التجارية في العراق « ويضيف » لم يمر يوم دون أن تحـاول السلطات العثمانية الاضرار بالتجارة البريطانية تارة باسم الحجر الصحي واحيانا عن طريق اصرارهم على ممارسة السيادة على مصب شط العرب في

---

(١٨٢) The Affairs of Kuwait Vol. I, Majar Meade to Government of India, Bushire, September, 25, 1897, pp. 20-21.

(١٨٣) Ibid, p. 21.

(١٨٤) The Affairs of Kuwait Vol. 1, Lieutenant - Commander Moubary to Lieutenant Colonel Meade, Pigeon at Bushire, November, 7, 1897, p. 28.

الفـاو » [185] •

وما ورد في تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد يعبر بوضوح عن المخاوف الحقيقية لحكومة الهند لان السيطرة على مصب شط العرب تعني التحكم في تجارة وادي الرافـــدين وعربستان المنطقتين الغنيتين بخيراتهما •

ويورد الدكتور جمال زكريا قاسم رأيا يحاول فيه ابعاد تبعية الكويت عن الدولة العثمانية عندما يقول : « لقد طلبت حكومة الهنـــد من المقيـم البريطاني في الخليج ان يبحث الوضع السياسي للكويت وعلاقتهـــا بالدولة العثمانية كتمهيد لاعلان الحماية • وقد قام كمبال(Kemball)المقيم البريطاني في الخليج بكتابة تقرير مفصل هام عن امارة الكويت نفي فيه تبعية الكويت للدولة العثمانية » [186] ولكن هناك ثمة ملاحظة على ما اورده الدكتور زكريا حيث ان A. B. Kamball شغل منصب المقيمية في الخليج للفترة (١٨٥٢ – ١٨٥٦) وC. A. Kemball شغل الوظيفـــة في الحقبـــة (١٩٠٠ – ١٩٠٤)[187] فالاول بعيد عن فترة الاتفاقية والثاني اعقـــب الاتفاقية البريطانية الكويتية ، ولم يتوضح ايهما كان يقصد الباحث مـع

---

(١٨٥) The Affairs of Kuwait Vol. I, Consul-General Loch to Government of India, Baghdad, December, 22, 1897, pp. 24-26.

(١٨٦) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص ٢٦٣ •

(١٨٧) The Affairs of Kuwait Vol. I, p. XXXIII.

منذ عام ١٨٧٣ اصبح روس (Ross) مقيما في الخليج وأستمر لغاية ١٨٩٠ عندما اعقبه تالبوت (Talbot) حتى عام ١٨٩٤ وولسن (F.A. Willson) حتى عام ١٨٩٧ و (Meade) حتى عام ١٩٠٠ وكمبال (C. A. Kemball) ١٩٠١ ــ ١٩٠٤ من مجموعة تقارير بوشهر •

العلم ان أي٠بي٠كمبال لم ينكر السيادة العثمانية على الكويت[١٨٨] ٠ وانما الذي دحض التبعية هو وكهام (Whigham) في صدد مناقشته لاراء كل من (بلي) و (كمبال) و (كرزن) [١٨٩] الذين اعترفوا باشـــكال متفاوته بالسيادة العثمانية على الكويت ٠

وفي ٢٣ كانون الثاني ١٨٩٩ وقع شيخ الكويت اتفاقية مع المقيـــم البريطاني في الخليج مقابل ان يحصل على مبلغ قدره ١٥٫٠٠٠ روبية من حكومة الهند تدفع له من خزينة بوشهر يتسلمها الشيخ مبارك او وكيلـه في البحرين بناء على طلب الشيخ نفسه[١٩٠] ٠ وقد تساهلت بريطانيا بعد هذه الاتفاقية مع امارة الكويت في تصدير الاسلحة اليها ونتج عن هـــذا التساهل ان تحولت الكويت الى مركز لتجارة السلاح وكانت هذه الاسلحة توزع من قبل السلطات البريطانية على رجال القبائل وتحرضهـــم عـــلى استخدامها في مناؤة السلطات العثمانية[١٩١] ٠ وعندما تعين حمدي باشـا لولاية البصرة للمرة الثانية ١٨٩٨ ـ ١٨٩٩ قرر أرسال موظف عثمانـــي لادارة ميناء الكويت[١٩٢] ، وعزم على فتح مركز للحجـــر الصحي فيهـــا

---

(١٨٨) لقد استعمل كمبال لفظة السيادة Sovereignty في ذكر العلاقة بين الدولة العثمانية والكويت ٠

انظر : Whigham, op. cit., pp. 101-103.

(١٨٩) G. N. Curzon, Persia and The Persian Question, London, 1892, p. 462.

أكد بشكل لايقبل الشك سيادة السلطان على الكويت ٠

(١٩٠) The Affairs of Kuwait, Vol. I, Government of India to Lord G. Hamilton February, 12, 1899, pp. 39-40.

(١٩١) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص٢٧١ ٠

(١٩٢) The Affairs of Kuwait, Vol. I,, Consul Wratislaw to sir N O' Conor, Bussorah, August, 25, 1899, p. 90.

واراد ان يؤسس دائرة كمرك عثمانية هناك الامر الذي ادى الى احتجاج السفير البريطاني فى اسطنبول لدى الباب العالي خوفا من امتداد النفـــوذ الالماني الى رأس الخليج العربي ، كما ان بريطانيا روجت فى هذا الوقت موضوع طلب مبارك الحماية الايرانية تحت تأثير صديقه شيخ المحمرة(١٩٣) ولما وصلت تلك الشائعة الى مسامع والي البصرة اخبر الباب العالي الذي امر باجراء تحقيق فى ذلك وابان انشغال الدولة العثمانية بالتأكيد من صحـــة الانباء عن طلب الشيخ الحماية الايرانية نرى السفير البريطاني في اسطنبول يكتب الى وزير خارجيته بانه حان الوقت لرؤية العلم البريطاني وهو يرفرف في سماء الكويت(١٩٤) . يبدو ان بريطانيا باثارتها موضوع طلب شـــيخ الكويت الحماية الايرانية ارادت معرفة موقف الدولة العثمانية من الحماية الاجنبية على الكويت وعندما شعرت من عدم خطورة ما يواجهها بشـــأن الكويت جاهرت بامر الاتفاقية المعقودة بينها وبين الكويت . حيث كـــان اعلانها بمثابة لطمة قوية ضد المصالح العثمانية فى منطقة الخليج العـــربي وتهديدا لحقوقها في العراق(١٩٥) .

وعمدت الدولة العثمانية الى تحريض حليفها ابن رشيد ضد الشيخ مبارك واستجاب لدعوتها ودارت بينه وبين مبارك عدة معارك اسفرت عن اندحار الاخير عام ١٩٠١ ، وقد تدخلت بريطانيا عن طريق قنصلهـــا فى

---

(١٩٣) The Affairs of Kuwait, Vol. I, Consul Wratislaw to sir N O'Conor, Bussorah, October, 3, 1899, pp. 90-91.

(١٩٤) Ahe Affairs of Kuwait Vol. I, Sir N. O'Conor to Marquess of Salisbury, November, 6, 1899, No. 516, p. 91.

(١٩٥) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص٢٧٣ .

البصرة لتسوية الامر بين الشيخ مبارك والامير عبدالعزيز ابن رشيد عارضة على الامير الصلح متعهدة له نيابة عن شيخ الكويت بعدم مناصرة اعـــدائه وبشكل خاص عبدالرحمن بن فيصل ، وقد اشار قنصل البصرة الى الاضرار التي تلحق بالتجارة في رأس الخليج العربي من جراء استمرار تلــك الحروب وختم رسالته بعبارة تهديد في حالة تعرض الكويت لاي هجوم من قبله(١٩٦) • وان مما يثير الانتباه ان عبدالعزيز بن عبدالرحمن افلح في العام الثاني ١٩٠٢ من دخول الرياض ودحر بن رشيد بدعم من شيخ الكويت • وخلافا لتعهدات القنصل البريطاني • وفي اوائل القرن العشرين زاد الاهتمام الروسي بالخليج العربي تكررت زيارة بواخرها للكويت(١٩٧) الامر الذي اقلق حكومة الهند وجعلها تسارع بتنظيم خط للبـريـد تابع لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية التي اخذت ترسل باخرة بريد الى الكويت كل اسبوعين منذ تموز ١٩٠٣ لتكون على علم بما يجري فيها ، وفي كانون الاول ١٩٠٤ اخذت ترسل باخرة سريعة الى ميناء الكويت في في الاسبوع الذي لا تصلها بواخر البريـد العادية(١٩٨) بالاضـــافة الى مبادرتها بتعيين (Knox) كوكيل سياسي لها في نفس العام ليوافيها بأخبار الكويت عن كثب •

وفي عام ١٩٠٥ــ١٩٠٦ وصلت الكويت حوالي خمسين باخرة كلهـا

---

(١٩٦) رسالة راتسلو قنصل بريطانيا في البصرة الى عبدالعزيز بن رشيد أمير نجد وملحقاتها المؤرخة في ٢٩ أيلول ١٩٠١ (الرسالة باللغـــة العربية) انظر : (PRO) FO/195/2096.

(١٩٧) (PRO) FO/195/2138, Baghdad and Basra Received, 1903.

(١٩٨) Lorimer, IIB, p. 1058.

بريطانية بلغ مجموع حمولتها ٥١٨٩٣ طن [١٩٩] وكانت قيمة البضائع المستوردة الى الكويت عن طريق البحر في هذه الفترة حـوالي ٤٨٨٩٤٩ روبية كانت بينها الاسلحة والذخيرة وغالبيتها بريطانية وثلاثة ارباع هـذه الواردات كانت تهرب الى العراق عن طريق الزبير[٢٠٠] ويستورد بأثمانها الرز والتبغ والتمور الطازجة والشعير وكانت واردات الكويت اكثر من صادراتها لانخفاض رسوم كمركها البالغة ٢٪ فقط وكانت تعـوض ذلك عادة باللؤلؤ وكان معظم تجارتها عبارة عن تجارة الترانسيت والتهريب فكان هناك أنواع معينة من الاقمشة الهندية التي كانت تستوردها وتعيد تصـديرها مباشرة الى البصرة وفي الوقت الذي كانت تستورد التمور الطازجـة من البصرة كانت تقوم باعادة تصديرها الى موانيء الخليج العربي كما كـان تجارها يفدون الى البصرة للتوجه الى بغداد لشراء الخيل بغية تهريبها الى الهند[٢٠١] .

ولمواجهة مسألة فرض بريطانيا الحماية على الكويت بادرت الدولة الدولة العثمانية على اقامة حاميات عسكرية في ام قصر وصفوان وجزيرة بوبيان ربما حدث ذلك بناء على اقتراح من المانيا[٢٠٢] اما بريطانيا فأنهـا أخذت تدعو مبارك شيخ الكويت على المطالبة بجزيرة بوبيـان عـلى اساس انها امتداد للاملاك الكويتية وحفاظا لمصالحها في المنطقة ضد التغلغـل الالماني . وفي عام ١٩٠٧ اعتبرت حكومة الهند جزيرة بوبيان خاضعـة

(١٩٩) Ibid.

(٢٠٠) المركز الوطني للوثائق ، ملفات الداخلية No. 105/3/1 Admin. Reports, Basra, p. 8.

(٢٠١) Lorimer, IIB, pp. 1058.

(٢٠٢) Whigham, op. cit, p. 107.

لكويت بعد ان اكد الشيخ مبارك بموجب ارتباط سري آخر وقعه في ١٥ تشرين الاول ١٩٠٧ ما سبق ان تعهد به للحكومة البريطانية بموجب اتفاقية عام ١٨٩٩ بعدم التنازل عن اي جزء من امارته لاية حكومة دون موافقة بريطانيا[٢٠٣] • وكانت تقصد المانيا والدولة العثمانية • اما روسيا فأن بريطانيا قد توصلت معها الى تسوية اعترفت فيها روسيا بالمصالح البريطانية في الخليج العربي[٢٠٤] •

وفي عام ١٩١١ نشطت تجارة تهريب الخيل من العراق عن طريق الكويت الى المحمرة ومنها الى الهند وبذلك خسرت دائرة الكمرك في البصرة موردا كبيرا[٢٠٥] • وفي عام ١٩١٢ وربما بايحاء من الوكيل البريطاني السياسي في الكويت قدم شيخ الكويت طلبا الى الوكيل البريطاني يعلن عن رغبته في استيراد الاسلحة دفاعا عن النفس لا لاغراض التجارة مبررا طلبه بان القوافل التجارية الكويتية في طريقها الى نجد تعرضت لعمليات سطو من قبل عشائر العجمان الذين يحصلون على السلاح بسهولة وباسعار منخفضة من قطر ويعقد مقارنة بين سعر وحدة السلاح في قطر ١٥ – ١٨ باونا في حين ان سعر ذلك في الكويت بين ٤٠–٥٠ باونا ان وجد ذلك[٢٠٦] • وهكذا يراد من الطلب أضفاء صفة الشرعية

---

(٢٠٣) الدكتور قاسم ، المصدر السابق ، ص٢٨٦ •

(٢٠٤) المصدر نفسه ، ص٢٨٧ •

(٢٠٥) لغة العرب ، العدد ٥ تشرين الثاني ، ١٩١١ •
(IOR) L/P & S/10/112, Arms Traffic, Kuwait Trade

(٢٠٦) انظر نص رسالة الشيخ مبارك الصباح المؤرخة في ٢٧ جمادى الاولى ١٣٣٠هـ / ١٤ مايس ١٩١٢ والموجهة الى الكابتن شكسبير Shakespear الوكيل السياسي في الكويت ورسالة اخرى بتاريخ ٢٨ جمادى الاولى ١٣٣٠هـ •

على وجود السلاح في الجانب العثماني وعدم وجوده في المنطقة الخاضعة للحماية البريطانية وكان معظم هذا السلاح يهرب الى العراق ويقع بيد العشائر التي كانت تحرضها بريطانيا ضد الدولة العثمانية ، وكانت حكومة الهند تبغي من وراء تهويل موضوع السلاح والقرصنة في هذه الفترة البدء بتنفيذ خطوتها الاخرى في احتواء الفاو والبصرة ، الا ان قيام الحرب العالمية الاولى عام **١٩١٤** وفر لها عناء المناورات .

٧ ـ الفاو(٢٠٧)

جاءت اهمية الفاو عندما تأسست فيها اول محطة للتلغراف عام **١٨٦١** في موضع يقع بين جدولي حاجي عبدالله وحاجي رشيد ، الى جنوب ميناء البصرة بمسافة ستين ميلا **(٩٧كم)** ـ كانت الباخرة تقطعها في سبع ساعات آنئذ(٢٠٨) ـ والى شمال بناية الحجر الصحي العثماني بمسافة لا تزيد على مائتي ياردة(٢٠٩) .

كانت مياه شط العرب تحد الفاو من الشمال الشرقي والصحراء من الجنوب الغربي والمساحات الطينية المكسوة بالحشائش والطحالب من جهتي

---

(٢٠٧) اسم استخدمه الاوربيون للاشارة الى محطة التلغراف قرب مصب شط العرب كما ذكر ذلك لوريمر ، ونسب الباحث سالم سعدون المبادر في كتابه قضاء الفاو ، الى الدكتور مصطفى جواد قوله : ان كلمة الفاو كانت في الاصل الفأو وتعني الارض المكشوفة للناظر ، او الارض المحصورة بين مرتفعين ولكن الذي يثير الشك في هذا الاجتهاد بان هذه التسمية شاعت بعد بناء محطة التلغراف في عام ١٨٦١ ولم ترد على لسان السواح الذين مروا بها قبل ذلك التاريخ Lorimer, IIA., p. 535.

سالم سعدون المبادر ، قضاء الفاو ، دراسة في الجغرافية الزراعية ، بغداد ، ١٩٧٨ ، ص١٧ .

(٢٠٨) بصرة سالنامه ، دفعه ٣ لسنة ١٣١١ هـ ، ص٩٥ .

(٢٠٩) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 255.

الشرق والجنوب لدرجة كان يصعب النـــزول الى شواطئهـا في هـاتـين الجهتين[٢١٠] اللتين كانتا تقطعان مجموعة من الجداول الصغيرة التي لـم يتجاوز طول الجدول الواحد منها ربع الميل ، لذا كانت تبدو وكأنها خلجان صغيرة[٢١١] .

ومن الزاوية الادارية ، ظلت الفاو ناحية صغيرة من نواحي البصرة حتى عام ١٩٠٣ عندما صيرها العثمانيون قضاءا[٢١٢] لتزايد اهميتهـــا العسكرية الا انها اهملت فيما بعد وعادت لتصبح ناحية اخرى[٢١٣] .

لقد زاد الاهتمام البريطاني بالفاو عندما فكر العثمانيون بتشييد حصن عسكري فيها في ثمانينات القرن التاسع عشر واختاروا له موقعا بين جدولى بوسعيد وملا عيسى الى جنوب دائرة التلغراف بمسافة ٦٨٠ ياردة ، يفصل بينهما ثلاثة وعشرون جدولا [٢١٤] اما من الناحية السكانية فقد قدر عدد المقيمين فيها بمن فيهم العاملون فى دائرة التلغراف والبريـد والكمـــرك والحجر الصحي والحصن والمدنيون الآخرون فى اوائل القرن العشرين بحوالي ١٧٠٠ نسمة يمثلون جنسيات مختلفة[٢١٥] . وقدرهم ميرزا حسن

---

(٢١٠) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 1.

(٢١١) Lorimer, IIA, p. 536.

(٢١٢) (PRO) FO/195/2137 Baghdad and Basra.
تقرير القنصل البريطاني فى البصرة المؤرخ ج ١١ نيسان ١٩٠٣ . وميرزا حسن خان ، المصـــدر الســـابق ، ص٨٥ . بصره ولايتي سالنامهسي ، دفعه ٣ لسنة ١٣١١ ، ص ٧٧ .

(٢١٣) امين عالي باـس اعيان ، البصرة وانهارها ، مجلة لغة العرب ، الجزء ٢ من السنة الثالثة ، رمضان ١٣٣١ ، آب ١٩١٣ ، ص٥٧ ، هامش٢.

(٢١٤) Lorimer, IIA, pp. 539-540.

(٢١٥) Ibid., p. 540.

خان بعد هذا التاريخ بقليل بـ ٢ ــ ٣ الاف نسمة[٢١٦] في حين وصــل سكانها في عام ١٩١٣ (٥٠٠٠) نسمة[٢١٧] •

ان ما يميز الفاو عن سائر مدن الخليج الاخرى غابات النخيل الكثيفة التي تبدأ من مسافة حوالي اربعة اميال من رأس البشة [٢١٨] • ولا تبعد عن شاطيء شط العرب سوى مسافة تتراوح بين ٢٠٠ ــ ٨٠٠ متر وقدر عدد نخيلها عام ١٩٠٦ بحوالي ١٠٠٠٠٠ نخلة[٢١٩] وفــي عــام ١٩١٧ بـ ٢٠٠٠٠٠ نخلة[٢٢٠] • وامتازت تمورها بالجودة وكانت ترســل الى البصرة لتعبئتها في صناديق استعداداً لتصديرها الى اوربا وامريكا[٢٢١] •

لقد امتلك شيوخ الكويت بساتين في الفاو قيل انهم حصلوا عليهــا عندما ساعدوا الحملة العثمانية الى الاحساء عام ١٨٧١[٢٢٢] • ولكن الاصح انهم امتلكوا تلك البساتين في وقت سابق للحملة استنادا الى ما كتبه الحيدري في كتابه عنوان المجد الذي فرغ من تأليفه فام ١٨٦٩ عندما قال : « ان نهر الفاو من توابع نهر المعامر الذي كان ملكا لراشد السعدون والد ناصر باشا فأكرمه الى شيخ الكويت » • ويضيف المؤلف « والآن جميع الفاو في تصرف شيوخ الكويت[٢٢٣] وكانت هذه البساتين تدر عليهم ايراداً يقدر

---

(٢١٦) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٥ •

(٢١٧) امين عالي ، المصدر السابق ، ص ٥٧ •

(٢١٨) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 1.

(٢١٩) Lorimer, IIA, p. 540.

(٢٢٠) Admiralty, A Handbbok of Mesopotomia, Vol. II, 1917, p. 22.

(٢٢١) ذكر لوريمر ان تمورها من النوع الممتاز فيما ورد في كتاب الاميرالية بانها من النوع السائر •

(٢٢٢) آدموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٥ •

(٢٢٣) ابراهيم فصيح الحيدري ، كتاب عنوان المجد ، ص١٧٣ •

بـ ٦٠٠٠ باون استرليني في السنة[٢٢٤] •

يقترن تاريخ الفاو بالتلغراف حيث ان الاسلاك الممتدة بينهـا وبين بوشهر تحت البحر تظهر في الشواطيء الطينية جنوبها لترتبط بالمحطة ومنها بالاسلاك المكشوفة التي تربطها بالبصرة[٢٢٥] لقد وصف الفاو السائح جيرى Geary عام ١٨٧٨ قائلا : تخرج هنا اسلاك التلغراف المغمورة في مياه الخليج والممتدة اليها من بوشهر لترتبط بالمحطة البريطانية ، كما ان هناك دائرة اخرى للتلغراف عائدة للدولة العثمانية معظـم موظفيها من اليونانيين يعاونهم احيانا عدد من الفرنسيين والبلجيك ، ويضيف قائلا : يمكن بواسطة هذا الخط الاتصال بمختلف مدن العراق الهامـة وباسطنبول واوربا[٢٢٦] • وفي اوائل القرن العشرين وصفها آدموف القنصل الروسي في البصرة بانها قرية صغيرة تتكون من مجموعة من اكواخ القصب وعزا اهميتها لكونها اولا المحطة النهائية لخط التلغراف البرى من اسطنبول عبر سكوتاري وسيواس وديار بكر وبغداد والبصرة ونقطة انطلاق (الكابل) البحرى البريطاني الممتد الى ميناء ابو شهر الايراني ومنه الى كراجي عن طريق جاسك وثانيا لموقعها على لسان ضيق وواطيء تكونه الضفة اليمنى لشط العرب يمكنها السيطرة على مصبه[٢٢٧] • ومن هنا نفهـم الميـزة الاساسية للفاو لانها تتحكم في مصب شط العرب المنفذ الوحيد الى الاراضي الزراعية الغنية في العراق وعربستان ، وبموجب معاهدة ارضروم الثانيـة

---

(٢٢٤) The Affairs of Kuwait Vol. I, p. 40.

(٢٢٥) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 1.

(٢٢٦) Geary, op. cit., Vol. I, p. 86.

وميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص‌ص ٨٥ و١٠٠ •

(٢٢٧) آدموف ، المصدر السابق ، ص ٤٤ •

عام **١٨٤٧** صار للايرانيين نوع من الامتيازات على الضفة الشرقية من شط العرب اعتبارا من مصبه في الخليج وحتى نقطة التقائه بنهر الكارون تلك النقطة التي اعتبرت بداية لخط الحدود بين ايران والدولة العثمانية(٢٢٨).

في اعقاب حملة الاحساء **١٨٧١** اهتمت الدولة العثمانية باستحكامات شط العرب ووجهت اهتماما خاصا الى الفاو وزارها الوالي ارديف باشا عام **١٨٧٤** لتفقد الاستحكامات فيها[٢٢٩] . وربما امر بتشييد حصن متواضع فيها الذي وصفه السائح الامريكي (فوك) الذي مر بالفاو عام **١٨٧٥** ووجدها قرية صغيرة وشاهد فيها حصنا بنيت جدرانه المنخفضة من الطين وقد نصبت عليه سارية طويلة يرفرف عليها العلم العثماني كما شاهد الى جانب الحصن قارب حربي عثماني(٢٣٠) .

في آذار **١٨٨٢** توجه تقي الدين باشا والي بغداد الى الفاو (٢٣١). كجزء من خطة الدولة العثمانية في الاهتمام بالخليج العربي وبشكل خاص رأسه وتوجيه العناية اللازمة للفاو وامكانية اقامة حصن عسكري جديد هناك للدفاع عن شط العرب امام تزايد النفوذ البريطاني في الخليج العربي بل في الامبراطورية العثمانية كلها ، واقترحت السلطات في البصرة بناء حصن مستدير خلف اشجار النخيل في الفاو الا ان شيخ الكويت الذي

---

(٢٢٨) للاستزادة عن الوضع القانوني لاقليم عربستان والحدود العراقية الايرانية يراجع الدكتور عبدالمجيد اسماعيل حقي ، الوضع القانوني لاقليم عربستان في ظل القواعد الدولية ، القاهرة ١٩٧٤ وجابر ابراهيم الراوي ، الحدود الدولية ومشكلة الحدود العراقية الايرانية ، القاهرة ، ١٩٧٠ .

(١٢٩) الزوراء ، ٤٩٥ ، ٢١ شوال ١٢٩١ / كانون الثاني ١٨٧٤ .

(٢٣٠) المصدر السابق.

(٢٣١) الزوراء ، ١٠١٠ ، ٩ جمادى الاولى /آذار ١٨٨٢

كان يملك تلك البساتين وربما بايحاء من وكلاء حكومة الهند قلل من أهمية تشييده واشار الى عدم ضرورته وبذلك وئد الاقتراح[٢٣٢] وفي مايس ١٨٨٣ توجه القائد البحرى العثماني في البصرة بامر من السلطات العليا في اسطنبول لتفقد المنطقة واختيار ارض مناسبة لاقامة حصن[٢٣٣] يتناسب واهمية المنطقة التجارية ولمواجهة التغلغل البريطاني في الامبراطورية العثمانية ، ونتيجة لذلك نشط الوكلاء السياسيون البريطانيون في المنطقة لاحباط الجهود العثمانية في فرض سيادتها على املاكها ، حيث توالت التقارير القنصلية البريطانية في البصرة على السفير البريطاني في اسطنبول وعلى حكومة الهند المسؤولين فيها عن عزم العثمانيين على تجديد بناء الحصن وتشييد فنار لاهداء السفن الى شط العرب[٢٣٤] •

وفي اعقاب كل زيادة كان يقوم بها اي مسؤول عثماني الى منطقة الفاو كانت القنصلية البريطانية تبادر الى اجراء التحقيق عن نوايا ذلك المسؤول عن طريق ارسال المخبرين البريطانيين او بواسطة موظفي التلغراف البريطانيين العاملين في محطة التلغراف في الفاو او ذهاب القنصل البريطاني بنفسه الى هناك ان اقتضى الامر[٢٣٥] • ونتيجة تحقيقات القنصل في البصرة

---

(٢٣٢) (PRO) FO/78/4901, Turkish Fort At Fao on the Shattel-Arab, 1887-1890.

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد الرقم ٢٥٢ والمؤرخ في ١٢ آذار ١٨٨٨ •

(٢٣٣) Ibid.

(٢٣٤) تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد المرقم ١٦٤ والمؤرخ في ١٤ آذار ١٨٨٧ الموجه الى وزارة الخارجية البريطانية •
(FRO) FO/78/4901.

(٢٣٥) (FRO) FO/78/4901.

رسالة القنصل البريطاني العام في بغداد الى نائب القنصل البريطاني في البصرة المؤرخة ٢٣ حزيران ١٨٨٣ •

بشأن زيارة قائد الاسطول العثماني الى الفاو ١٨٨٣ ظهر بان المسؤول العثماني قصد من زيارته تثبيت بعض العلامات في رأس الخليج والحاجز الغريني الخارجي ومصب شط العرب لتسهيل الملاحة للسفن القادمة الى النهر ووضع بعض الفنارات لاهداء السفن فى الليالي حالكة الظلام ولم ولم تتضح للبريطانيين اية نوايا لبناء حصن عسكرى ورغم ما اكده التحقيق فان القنصل قد ابدى رغبته في زيارة المنطقة ليتأكد بنفسه مما يجرى هناك من مشاريع(٣٣٦) لان مجرد اهتمام العثمانيين بانارة رأس الخليج او تسهيل الملاحة فى شط العرب كان يعتبره البريطانيون محاولة للاضرار بالمصالح البريطانية فى المنطقة ، لذا كانت تقاومه حكومة الهند بكل ما تملك من مناورات مدعية بان شط العرب يجب ان يبقى مفتوحا للملاحة البريطانية حتى القرنة بموجب الامتيازات الاجنبية في الانهار الدولية واية مبادرة من العثمانيين للاهتمام بمصب شط العرب كانت فى نظر البريطانيين تعني احكام السيطرة عليه •

وفي ١٦ كانون الاول ١٨٨٥ علم « موكلر » نائب القنصل البريطاني فى البصرة من علي رضا باشا والى البصرة بان في نية الدولة العثمانية بناء حصن فى الفاو بكلفة ٩٣٠٠٠ باون استرليني(٣٣٧) وقد اعلمت القنصلية البريطانية العامة فى بغداد حكومة الهند عن عزم السلطة العثمانية فى بغداد ارسال بعض الجنود الى الفاو لاتمام بناء الحصن العسكري • لذا بادرت بريطانيا الى تحريض الحكومة الايرانية على تقديم احتجاج بشأن

---

(٣٣٦) رسالة القنصل البريطاني فى البصرة (Ramsay) الى القنصل البريطاني في بغداد المؤرخة في ٨ تموز ١٨٨٣ •

(FRO) FO/78/4901.

(٣٣٧) Ibid.

نوايا الدولة العثمانية في اقامة التحصينات فى الفاو • وادعى السفير الايراني في أسطنبول في احتجاجه الذي قدمه الى الباب العالي بان حكومته حره في اقامة تحصينات مشابهة فى الضفة الشرقية من شط العرب للحفاظ على مصالحها التجارية فى النهر[٣٣٨] • ويبدو واضحا ان المصالح البريطانية الخاصة في المنطقة حرضت ايران لكي لا تنفرد الدولة العثمانية لوحدها في شط العرب ، لاسيما وان الشركات البريطانية التجارية كانت لها مصالح آخذة بالنمو فى منطقة عربستان وكانت على وشك الحصول على امتياز ملاحي لتسير سفنها في نهر الكارون بين المحمرة والاحواز[٣٣٩] •

واعتقدت حكومة الهند ان اقامة التحصينات قرب مصب شط العرب من قبل الدولة العثمانية تضر بمصالحها التجارية المتنامية فى البصرة ووادى الرافدين من جهة ومع المحمرة وعربستان من جهة اخرى ، لـذا طلبت من وزارة الخارجية البريطانية تأييد المذكرة التي قدمها السفير الايراني في اسطنبول بشأن حقوق بلاده فى أقامة تحصينات مشابهة فى الضفة اليسرى من النهر[٣٤٠] •و قد اوعزت وزارة الخارجية البريطانية الى سفيرها في اسطنبول ليتبنى الامر واسفرت النتيجة عن التوضيح الذي اعلنه سعيد باشا وزير الخارجية العثماني مؤكدا « ان الحصن سوف لايؤثر باي شكل من الاشكال على حرية التجارة او على الملاحة فى شط العرب »[٣٤١] ولكن

---

(٣٣٨) (IOR) L/P & S /18/B112, pp. 2-3.

(٣٣٩) كانت المحاولات جارية للحصول على امتياز بريطاني للملاحة فى نهر الكارون منذ سبعينات القرن التاسع عشر وافلحت شركة لنج فى الحصول على الامتياز عام ١٨٨٨م •

(٣٤٠) (IOR) L/ P & S /18/B112, p. 3.

(٣٤١) رسالة الخارجية البريطانية المؤرخة ٥ ايلول ١٨٨٧ الموجهة الى السفير البريطاني في اسطنبول • Ibid, p. 4.

الحكومة البريطانية لم تقتنع بهذا الرد واجابت بان التجار البريطانيين لهم مصالح تجارية واسعة في البصرة والمحمرة ، لذا تأسف بشـــدة ان ترى اي نوع من التحصينات على ضفة شط العرب التي قالت : « انها تشكل تهديدا مباشرا للتجارة البريطانية وتخلق توترا بين ايران والدولة العثمانية الذي بدوره سيؤثر على سلامة الملاحة في النهر ويسيء الى العلاقات بين الدولتين أو بين احداهما وبريطانيا»[٢٤٢] .

ومن جهة اخرى كتب القنصل البريطاني في البصرة في عام ١٨٨٦ بان الاوامر وصلت من الباب العالي بتوسيع حصن الفاو وزيادة مخصصات نائه من ٩٣٠٠٠ الى ١٨٠٠٠٠ باون على ان تغطي نفقاته من ايرادات ولاية بغداد والبصرة[٢٤٣] . وفي ١٧ مايس ١٨٨٦ ذكر بان كامل بيك بصحبة مائة وستين جنديا وصل الفاو ومعه كميات من مواد البنـاء لغـرض تشييد التحصينات هناك وحمل معه رسالة من والي البصرة الى شيخ الكويت باعتباره مالكا لبعض البساتين في الفاو للتعريف فقط . ولم تشر الرسالة الى طبيعة التشييدات والتحصينات او تسأل المساعدة او تظهر الرغبة في الشراء ، وفور وصوله اختار قطعة مناسبة من الارض مساحتها حوالى خمسين ايكرا وباشرا تخطيط اسس الحصن ، كما استدعى الاشخاص الذين يملكون السفن والقوارب في المنطقة وعرض عليهم التعاون مع السلطة العثمانية في نقـــل الاتربة اللازمة للبناء من منطقة الدورة التي تقع على مسافة عدة أميال شمال الفاو[٢٤٤] . وقد حث شيخ الكويت ليقدم احتجاجا الى الباب العالي بشأن

(٢٤٢) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 5.

(٢٤٣) (PRO) FO/78/4901.
لسالة وزارة الخارجية البريطانية الى حكومة الهند في ٥ ايلول ١٨٨٧ .

(٢٤٤) رسالة نائب القنصل البريطاني في البصرة المؤرخة في ٢٩ مايس ١٨٨٦ المرسلة الى القنصل البريطاني في بغداد .
(PRO) FO/78/4901.

الاضرار التي ستلحق ببساتينه في الفاو (٢٤٥) • ووصل الاميرال علي رضا باشا بصحبة رفعت باشا الذي قدم اليها من بغداد على ظهر الباخرة النهرية العثمانية (الفرات) لتفقد الاعمال فى الحصن(٢٤٦) • وفي الوقت الذي استمرت فيه حكومة الهند تدعمها وزارة الخارجية البريطانية فى تهويل المخاطر التي تسببها التحصينات العسكرية العثمانية فى الفاو ، اخذت تحرض ايران على الاستمرار فى تقديم الاحتجاجات الى الحكومة العثمانية وقدم السفير الايراني فى اسطنبول مرة اخرى فى كانون الثاني **١٨٨٩** مذكرة الى الباب العالي احتج فيها ضد اقامة الحصن فى الفاو اخرى في كانون الثاني **١٨٨٩** مذكرة الى الباب العالي احتج فيها ضد اقامة الحصن في الفاو واعتبر ذلك مخالفا لبنود معاهدة ارضروم الثانية **١٨٤٧** وطالب بايقاف كافة الاعمال فورا وقد آزره « وايت » السفير البريطاني في اسطنبول(٢٤٧) •

الا ان السلطات العثمانية كانت تجيب الدبلوماسيين الايرانيين والبريطانيين بردود هادئة لا تتنازل فيها عن سيادتها على شط العرب ولكنها لاتظهر فيها ما ينم على تحكمها في التجارة او اضرارها بالملاحة • ولكن

---

(٢٤٥) يتضح ذلك من اهتمام التقارير البريطانية بتحركات الشيخ محمد الصباح وتوجهه الى البصرة لتقديم الاحتجاج ويبدو التحريض واضحا في رسالة القنصل البريطاني في البصرة المؤرخة ٣١ مايس ١٨٨٦ •
(PRO) FO/78/4901.

(٢٤٦) تقرير القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ ٢٩ مايس ١٨٨٦
(PRO) FO/78/4901.

(٢٤٧) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 8.

رسالة وزارة الخارجية البريطانية المؤرخة ٢٨ شباط ١٨٨٨ الموجهة الى حكومة الهند •

لما ازدادت الاحتجاجات عليها اجابت بشكل قاطع بانها دولة حرة وغير تابعة لاحد وان انشاء الحصن في الفاو ليس تعديا على اية معاهدة[٢٤٨] واستمرت في اعمال البناء •

وقد ورد في احد تقارير حكومة الهند وصف للحصن العسكرى الذي يقع على الضفة اليمنى من شط العرب اسفل بناية التلغراف البريطاني بمسافة ٦٨٠ ياردة وعلى بعد ثلاثة اميال شمال خليج الفاو واكثر من ثلاثين ميلا الى جنوب المحمرة • وورد ايضا بان المجرى الصالح للملاحة لنهر شط العرب وهو المدخل الرئيسي للعراق وجنوب ايران يضيق بالقرب من الحصن وتكون نقطة العمق فيه اقرب الى الحصن منه الى الضفة اليسرى • وطول جهته الامامية ٦٧٣ ياردة والخلفية ٧٨١ (او ٧٨٧) وطول الضلع الجنوبي ٦٢٦ ياردة والشمالي ٦٢٠ ياردة[٢٤٩] • وقد تقرر تثبيت سبعة مدافع ثقيلة على واجهة الحصن وفي حالة اقامتها يمكن توجيه نيرانها الى السفن في عرض النهر ، وان الجدولين المجاورين للضلعين الجنوبي والشمالي يعتبران بمثابة خندق للحصن ، اما واجهته الامامية فانها محمية بمساحة طينية تغطيها المياه في فترة المد العالي والاراضي الواقعة خلف الحصن يمكن اغراقها بسهولة عند الحاجة • واضاف التقرير ان الحصن اذا ما سلح كما هو مقرر له فسوف يصبح عقبة في وجه التجارة والملاحة البريطانية لا بالنسبة للبصرة فحسب وانما المحمرة وجنوب ايران ايضا[٢٥٠]•

---

(٢٤٨) Lorimer, IB., p. 1515.

(٢٤٩) (IOR) L/P & S/18/B112, p. 8.
(PRO) FO/78/4901, Map, 26, March, 1887.

(٢٥٠) (IOR) L/P & S /18/B112, pp. 8-9.

وهكذا بدأت المزاعم البريطانية من مخاوف وهمية أثارتها بنفسها ثم أخذت تعدد اخطارها قائلة بان الدولة العثمانية ستبادر بعد اتمام الحصن الى التحكم في شؤون النهر وستليها خطوة في طرد الشركة البريطانية للملاحة (شركة لنج) من مياه دجلة لانها منذ حين تضع العقبات في وجهها وتدعي ان امتيازها هو نهر الفرات لا دجلة (٢٥١) .

وفي هذه الفترة صرح كرزن نيابة عن حكومة الهند ان الحصن العسكري في الفاو خطر على ايران وعلى المصالح التجارية والملاحة البريطانية بشكل متساو(٢٥٢) .

وكلما اصر العثمانيون على التمسك بحقوقهم في السيادة على شط العرب ازدادت مناورات حكومة الهند في تطويقها عن طريق احتجاجات متتالية تقدمها الى السلطات المحلية في البصرة والى الحكومة المركزية في أسطنبول تدعي فيها ظهور القرصنة في مياه شط العرب مستندة الى حالات « قرصنية » مورست من قبل عشيرة كعب مشكوك في ظروف انطلاقها وبنتيجة التحقيقات التي كانت تقوم بها السلطات العثمانية في البصرة كان يظهر لها بان « القراصنة » انطلقوا من الضفة الشرقية من النهر او ان العملية وقعت قرب الشاطيء الشرقي ولكي تبعد تلك السلطات المسؤولية عنها كانت ترد على المذكرات الاحتجاجية البريطانية بان «القراصنة» هم من التبعة الايرانية وان الحالات القرصنية وقعت ضمن الاراضي الايرانية وهكذا كانت بريطانيا تنتزع من العثمانيين اعترافا بان الضفة الشرقية خاضعة للسيادة الايرانية وان ساكنيها من التبعية الايرانية ،

---

(٢٥١) انظر الفصل الثالث دور المواصلات في تجارة البصرة والخليج ، الشركات الملاحية .

(٢٥٢) Curzon, op. cit., Vol. II, 11, p. 335.

وفي الوقت الذي ابعدت السلطات العثمانية عن نفسها مسؤولية القرصنة في مياه شط العرب اعطت العرب الدبلوماسية البريطانية سلاحا استطاعت به التشكيك في سيادة الدولة العثمانية المطلقة على شط العرب •

ونتيجة للاحتجاجات الكثيرة التي قدمتها بريطانيا وايران الى حكومة الباب العالي تلكأ البناء عدة مرات وتوقف أحيانا ، وفي كانون الثاني ١٨٩٠ كتب (Ravenshaw) نائب القنصل البريطاني في البصرة الى المقيم في بوشهر يعلمه عن استمرار العمل في بناء حصن الفاو مشيرا الى وجود ما يقارب مائة وستين عاملا • ومائتي جندي يواصلون البناء (٢٥٣) •

ولم تترك بريطانيا اية فرصة ملائمة للاحتجاج ضد وجود الحصن العسكري في الفاو دون ان تستغلها ، وكانت تحاول بكل جهودها ان تعيق الدولة العثمانية عن تقويته او تسليحه وتدخلت مرارا في اعمال البناء مما اضطرت الحماية العثمانية في مايس ١٨٩٠ الى اطلاق النار على قائد الباخرة سفينكس العقيد بولديرو (Boldero) الذي حاول النزول الى الفاو للاستطلاع على التحصينات ولكن الحادث سوى سلميا عندما أقيل قائد الحصن وحكم عليه بالسجن لمدة ستة شهور وسمح للعقيد بأمر خاص من السلطان ان يستطلع الحصن الذي أقامه العثمانيون (٢٥٤) • وفي عام ١٨٩١ اقترحت الحكومة العثمانية نقل مركز الحجر الصحي من البصرة الى الفاو وكان الغرض من الاجراء هو منع التهرب من دفع رسوم الحجر الصحي

---

(٢٥٣) رسالة نائب القنصل البريطاني في البصرة بتاريخ ٣ كانون الثاني ١٨٩٠ موجهة الى المقيم البريطاني في بوشهر •
(PRO) FO/78/4901

(٢٥٤) ادموف ، المصدر السابق ، ورقة ٤٥ •
Lorimer, IB, p. 1516; Curzon, op. cit., Vol. II, p. 336.

في البصرة من قبل بعض المسافرين الذين كانوا ينزلون الى البر في المحمرة ويتابعون طريقهم من هناك برا او بواسطة قوارب صغيرة الى البصرة ، الا ان حكومة الهند اعتبرت اجراء الدولة العثمانية محاولة منها لفرض سيادتها على طريق شط العرب المائي وتوجيه ضربة مؤثرة الى الازدهار التجاري في المحمرة وسرعان ما استخدمت بريطانيا سلاح الاتفاقيات الدولية عندما عارض كل من مندوب بريطانيا وروسيا في لجنة اسطنبول للشؤون الصحية اقتراح الدولة العثمانية لذا فشل الاجراء(٢٥٥) • وفي عام ١٨٩٣ اعتبرت السلطة العثمانية شط العرب من الفاو الى البصرة نهرا عثمانيا وبدأت بالاشراف على الملاحة فيه ، وعندما قدم مركب شراعي هندي بريطاني وهو يحمل الفحم النباتي الى المحمرة اوقفته السلطات العثمانية في الفاو ووضعته تحت الحجر الصحي لمدة اربع وعشرين ساعة ثم سمحت له بالمرور بعد ان اعلمت ربانه بضرورة المرور بدائرة الكمرك في الدواسر وعند عودة المركب من المحمرة وعليه شحنة من التمور الى الفاو اعترضت عليه السلطات هناك لانه لم يطبق الاجراءات اللازمة ولم يمر بدائرة الكمرك في الدواسر ورفضوا شهادة استيفاء دفع رسوم التصدير في ايران التي حصل عليها الربان من شيخ المحمرة واضطر المركب للعودة الى الدواسر ، ولكن السلطات الكمركية هناك رفضت تزويده بوثيقة مرور دون ان يدفع الرسوم ، لذا توجه الى البصرة وقدم شكوى للمعتمدية المساعدة فيها واعتقد

---

(٢٥٥) (PRO) FO/78/4604, Navigation of Tigris and Euphrates, 1891-1894.
Lorimer, IB, PP. 1517-1518.

وحاولت طرحه في عامي ١٨٩٤ و١٨٩٧ مجددا ولكنه عورض في المرتين من قبل نفس المندوبين •

المعتمد السياسي البريطاني المساعد ان هناك خطأ في الامر وطلب من مدير الكمرك العثماني في البصرة تفسيرا فكان جوابه : « ان المحمرة ميناء عثماني وأنه تلقى التعليمت بأخذ الرسوم الكمركية من كافة السفن التي ترسو هناك » وعندئذ وجه المعتمد السياسي المساعد خطابا الى والى البصرة الا ان الوالي أكد ما صرح به مدير الكمرك وعندما كرر القنصل الايراني في البصرة المحاولة تلقى نفس الجواب (٢٥٦) .

ونتيجة لهذا الامر قدمت بريطانيا احتجاجا الى الباب العالي ادعت فيه بانها وضعته بالتشاور مع السفارة الروسية فى أسطنبول وبناء على طلب من ايران ، الا ان السفير الروسي في طهران اعد بيانا توضيحيا قال فيـــه بان معاهدة ارضروم الثانية **١٨٤٧** لم تمنح ايران حق تملك المحمرة ولاحت في الافق بادرة أمل دولية لكسب الموقف واستعدت بريطانيا لارسال باخرتها الحربية الى الفاو لحسم الموقف الا ان السلطان العثماني صرح فجأة بانـه ليست له مطالب فى المحمرة ، وعندها وجدت بريطانيا ان مـــن المستحسن التريث في ارسال الباخرة الى الفاو وبعد ان كسبت هذه الجولة عادة مرة اخرى تؤكد على ضرورة ارسال باخرة عسكرية بريطانية الى الفاو لحماية تجارتها لاسيما عندما تزايد النفوذ الالماني في الخليج ، وباشرت فعلا بارسال باخرتها العكرية (لابونك) الى الفاو واستمر ذلك حتى آذار من عام **١٨٩٧** وبعدها تم سحبها بعد ان حققت الهدف الذي ارسلت من اجله ، وفي عام **١٨٩٨** ادعت بريطانيا بان موظفي دائرة الحجر الصحي فى الفاو اخذوا يخرقون القواعد الدولية للحجر الصحي عندما اجبروا السفن الشراعيـــة الهندية البريطانية على التوقف فى الفاو واخضاعها للحجر وهددت بانهـــا ستجدد الطلب بفتح فرع قنصلي لها فى الفاو لحماية مصالحها هناك لـذا

---

(٢٥٦) Lorimer, IB, P. 158.

فضل الباب العالي ان يلغي الاجراءات الصحية في الفاو على ان يسمح بفتح فرع للقنصلية البريطانية فيها(٢٥٧). ولكن بريطانيا عادت لتطلب السماح لها بالاحتفاظ بباخرة عسكرية في مياه شط العرب بهدف ظاهري هـو حماية تجارتها من القرصنة ولكنها كانت تبغي مراقبة النشاط الالماني في النهر لاسيما بعد حصول الالمان على امتياز سكة حديد بغداد وتزايد تجارتهم في البصرة ومحاولة احد المهندسين الالمان ازالة الحاجز الغريني من قـرب الفاو(٢٥٨) لتسهيل الملاحة للبواخر الالمانية الكبيرة التي أخذت تقدم الى ميناء البصرة باستمرار ، وتنافس التجارة البريطانية فيها ، وان تلك المنافسة المشوبة بالكراهية ساهمت في تأزيم العلاقات البريطانية الالمانيـة . ثـم اعقبتها قيام الحرب الاولى التي اختصرت الطريق لبريطانيا لاحتواء الفاو .

٨ ـ القرصنة بين الادعاء والحقيقة

كانت بريطانيا تعزف دائما على وتر انعدام الامن في رأس الخليـج العربي نتيجة انتشار القرصنة ، وعندما كانت الدولة العثمانية تبـادر الى ارسال احدى سفنها الحربية لمراقبة «القراصنة» وتأديبهم كانت محاولاتهـا تلك تقابل باستنكار شديد من قبل القنصل البريطاني في البصرة يسـانده القنصل العام في بغداد والمقيم في الخليج وحكومة الهند ووزارة الخارجيـة البريطانية(٢٥٩) ، وكانت السلطات البريطانية تعارض ايضا كما مر بنـا

---

(٢٥٧) Lorimer, IB, pp. 1518-1519.

(٢٥٨) Willson, The Delta of the Shatt-Al Arab, p, p. 236.

(٢٥٩) Basra C. T. R., 1877, p. 3.; (PRO) FO/602/15, File No. 44, Piracies : Persian Gulf Ports 1900-1906.

تقرير Kemabll المقيم السياسي في الخليج المؤرخ في ١٩ آب ١٩٠١ الموجه الى حكومة الهند وتقريره المؤرخ في تشرين الاول ١٩٠٣ .

اية محاولة من الدولة لفرض سيادتها على أملاكها او مباشرتها في بناء حصن عسكري لها او عند اكثارها من نقاط الحجر الصحي لمنع انتشار الاوبئة الى العراق ، بل وعارضت باستمرار مبادرات السلطات المحلية في البصرة باثارة رأس الخليج والحاجز الخارجي جنوب الفاو لتسهل وصول السفن الى شط العرب والبصرة[(٢٦٠)] •

ومما يجدر ذكره هنا ان كل الاحتجاجات البريطانية كانت تتوقف مع محاولات الدولة العثمانية في تثبيت نفوذها في منطقة الخليج العربي وباشارة من الشركات التجارية العاملة في المنطقة وبتحريك من القناصل البريطانيين الذين كانوا يضعون كل امكانياتهم في خدمة تلك المصالح ، وبنشاط من الدبلوماسية البريطانية في اسطنبول في صياغة المبررات القانونية والسياسية للتدخل في شؤون الدولة العثمانية ومناطق سيادتها تارة باسم القرصنة واخرى باسم تجارة الاسلحة او تجارة العبيد او المعوقات في دوائر الحجر الصحي وهي اسلحة الدول الاستعمارية في ذلك العصر للحصول على مناطق النفوذ •

لقد استندنا في اعداد هذا البحث على التقارير التجارية البريطانية في البصرة للفترة ١٨٦٤ – ١٩١٤ التي لم تشر كما اشارت التقارير السياسية الى تأثير القرصنة على تجارة البصرة التي ظلت تتزايد باستمرار ، كما تتبعنا يوميات زفوبودا وهو كاتب احدى بواخر شركة لنج منذ ستينات القرن

---

(٢٦٠) (IOR) L/P & S/10/7168, Lighting and Buoying Pt. 252/1910.

تقرير كراو القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ في ١٦ مايس ١٩١٠•

(IOR) L/P & S/10/305, Persian Gulf, Lightisg and Bouying

مذكرة كراو المؤرخة في ١١ تشرين الاول ١٩١٣ •

التاسع عشر الى تسعيناته والمتنقل بين بغداد والبصرة كالمكوك الطائر ولكننا لم نعثر بين مدوناته سوى على حالتين للقرصنة ظهرت في مياه شط العرب • وتصفحنا معظم اعداد جريدة الزوراء وتأكد لدينا وجود حالات قرصنة حقيقية واخرى مزعومة كانت تتصدى الجريدة للرد على مدعيها •

اننا لا نستطيع ان ننكر وجود القراصنة فى مياه الخليج العربي وشط العرب ولكننا يجب ان نتساءل عن الدوافع التي ادت الى ممارسة تلك الاعمال ومن الذي كان وراءها ؟ وما هو موقف الدولة العثمانية منها؟ ومدى صحتها ؟

في اعقاب فتح قناة السويس وما رافق ذلك من نشاط تجارى في البصرة خاصة والخليج عامة ، ونتيجة اهتمام الدولة العثمانية باملاكها النائية بعد ان قربها ذلك المسلك المائي الجديد لاسيما عندما اخذت بواخر شركة عمان العثماني تمخر عباب القناة والبحر الاحمر لتصل البصرة فى رحلات منظمة تقريبا • بادرت الدولة العثمانية الى معالجة الامور التي تسيء الى التجارة وتعرقلها وبشكل خاص ابان ولاية مدحت باشا للعراق ، فعند زيارته للبصرة حث السلطات فيها على تتبع اثر اللصوص و «الشقاوات» في منطقة باب الزبير والقاء القبض عليهم ومعاقبتهم بقسوة[٢٦١] • لما للمنطقة من أهمية تجارية بين البصرة ونجد وكذلك بالنسبة للقوافل القادمة من حلب وجرت حملة تأديبية للقضاء على « الحساوية » الذين اشتهروا باعمال القرصنة فى منطقة « السراجي » وهي من محلات البصرة التجارية[٢٦٢] •

كما توجهت انظار السلطة المحلية فى البصرة الى الاطراف ايضا وحاولت تطهير منطقة الهارثة وهي من قرى القرنة من قطاع الطرق الذين

---

(٢٦١) الزوراء ، ١٩٢ ، ١٧ شعبان ١٢٨٨هـ •

(٢٦٢) الزوراء ، ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨هـ •

كانوا يسلبون اموال التجار القاصدين او القادمين الى ومن الزبير(٢٦٣) • ونفهم من خلال تتبعنا لاعداد جريدة الزوراء التي كانت تنشر بتفصيل واف اخبار اللصوص والقراصنة بانها كانت قليلة ان لم تكن نادرة في السنوات اللاحقة ، وكانت التجاوزات تحدث عادة على قافلة ضلت طريقها او قارب اضطر على الرسو قرب الشاطيء ليلا وهذا ما يحدث عادة في كل مجتمع متأخر ولاسباب متعددة •

ولكن الشيء الذي حدث ويستحق التوقف عنده هو التجاوز الذى حصل على الباخرة « كشمير » العائدة لشركة الهند البريطانية للملاحة البخارية المسؤولة عن نقل البريد بين بومباي والبصرة(٢٦٤) ، لقد تعرضت هذه الباخرة للهجوم عندما كانت على أهبة الاستعداد لتوجه الى بومباي من « خليج العشار » حيث داهمها في ساعات الصباح الباكر من يوم ١٣ حزيران ١٨٧٢ بعض المسلحين قدر عددهم ٢٨ شخصا مستخدمين الاسلحة المحلية واعتلوا الباخرة وجرحوا عدة اشخاص من طاقمها وقتلوا احدهم(٢٦٥) • وسرقوا مبلغ من النقود قدر بـ ٤٢٠٥٠ روبية وكمية من البضائع قيمتها ٥٥٥٢ روبية ولاذوا بالفرار ، وعندما علمت السلطة المحلية

---

(٢٦٣) الزورا ء ٢١١ ، ٢٨ شوال ١٢٨٨هـ •

(٢٦٤) لقد وردت تفاصيل وافية عن حادثة الباخرة كشمير في : جريدة الزوراء ، العدد ٢٥٦ و ٢٥٨ بتاريخ ١٣ ربيع الثاني و١٩ ربيع الثاني ١٢٨٩ •

(IOR) L/P&S/20/C236, Para. 102-156; Lorimer, IB, pp. 1958-1460.

(٢٦٥) وهو وقائد السفينة ويدعى اسماعيل خان وقد فصل رأسه عن جسمه بضربة سيف انظر :

Diary, No. 11, 15 June, 1872; Lorimer, IB, p. 1458.

في البصرة بالحادث ارسلت من يتتبع اثر اللصوص واهتمت السلطة في بغداد بالموضوع وارسلت اربعة افواج من الجيش النظامي الى البصرة لهذا الغرض ، كما كلف ناصر باشا السعدون متصرف المنتفك باجراء التحريات للعثور على السراق (٢٦٦) • وقد استجاب الشيخ وتوجـــه الى البصرة واستطاع القاء القبض على سبعة اشخاص من المتهمين في حين استطاع شيخ المحمرة ان يسترد ثلثي الاموال المسروقة من لصوص آخرين فروا الى اراضيه وقد حددت جريدة الزوراء هوية اللصوص وظهر بانهم بين احسائي وايراني وعدد من العبيد(٢٦٧) في حين ذكر لوريمر بان اللصوص كانوا من عربستان والمنتفك يرافقهم بعض العبيد(٢٦٨) وقد افلحت الســـلطات العثمانية بالقاء القبض على معظم المتهمين فى الحادثة ، وفي بداية عام **١٨٧٣** قدم للمحاكمة اكثر من ثلاثين متهما حكم على تسعة منهم بالموت وعـــلى اربعة بالسجن مدى الحياة • وقد نفذ الحكم في سبعة منهم فى البصرة فى **٢٦** حزيران **١٨٧٣** ، ويذكر لوريمر بان ثمانية متهمين آخرين لاقوا حتفهم في حوادث موت عنيفة وباشكال مختلفة !! واضاف بان البحث استمر عن سبعة فارين آخرين • وعقب قائلا « مهما كانت الظروف فقد عمل مايكفي لتأكيد الاحترام للراية البريطانية التجارية ولازالت قضية كشمير تذكـــر كنموذج فعال للعقاب البريطاني في العراق(٢٦٩) •

ومن الجدير بالذكر ان هذه الحادثة وقعت بعد حملة الاحساء • وقد شعرت بريطانيا بخطورة انحياز شيوخ العشائر الى جانب الدولةفبذلتجهدا خارقا عن طريق وكلائها فى المنطقة لمد الجسور اليهم وقد افلحت تلـك

---

(٢٦٦) Diary, No. 11, 15 June, 1872.

(٢٦٧) الزوراء ، ٢٥٦ ، ١٣ ربيع الثاني ١٢٨٩ هـ •

(٢٦٨) Lorimer, IB, p. 1958.

(٢٦٩) Ibid, p. 1459.

الجهود في حادثة كشمير حيث تكاتف كل من هربرت المعتمد السياسي في بغداد وروبرتسون المعتمد السياسي المساعد في البصرة وناصر باشا السعدون شيخ المنتفك ومتصرفها وسيد عبدالرحمن نقيب الاشراف في البصرة وقاسم الزهير [٢٧٠] رئيس محكمة التجارة فيها وجابر خان شيخ المحمرة وحاكمها لتتبع الجناة وانزال اقصى العقوبات بهم وذلك حفاظا على مصالحهم التجارية المشتركة[٢٧١] ونتيجة لذلك حصل شيخ المنتفك على هدية مناسبة من حكومة الهند وكذلك تسلم كل من عبدالرحمن النقيب وقاسم الزهير على ساعة وسلسلة ذهبية[٢٧٢] •

لقد خسرت شركة الهند البريطانية للملاحة وقاداً وجرح منها مهندس ولكن بريطانيا كسبت سطوة ونفوذا وتغلغلا بين العشائر وهيمنة بين الناس ومركزا مرموقا وبات الاسم البريطاني يثير الرهبة فى صفوف البسطاء من الناس فى البصرة •

ومما يثير الانتباه ان الصادرات البريطانية اصيبت بانتكاسة خلال الفترة ١٨٧٢ – ١٨٧٧ وهبطت من ٢٥٦ مليون باون استرليني الى ١٩٩ مليون

---

(٢٧٠) لقد ارتابت الدولة العثمانية من تصرفات قاسم الزهير فيا بعد واعتبرته شخصا غير مرغوب فيه لذا استدعته وزارة الداخلية العثمانية الى اسطنبول بتاريخ ٢٦ تشرين الاول ١٨٨٤ «وذلك بسبب الشغب الذي يثيره في البصرة » وظل هناك حتى وفاته في ٢٧ تشين الاول ١٨٨٦ • انظر :
Diary, No. 27 & 29, 26 October, 1884 & 20 October,

(٢٧١) لقد توجه كل من قاسم الزهير ومحمد سعيد النقيب وسالم البدر على ظهر الباخرة البريطانية كوميت الى المحمرة لاسترداد المنهوبات من اللصوص •
Diary, No. 11, 3 January 1873.

(٢٧٢) Lorimer, IB, p. 1460.

وذلك بسبب ازدهار الصناعة في الدول الاوربية التي أغلقت اسواقها فـي وجه البضائع البريطانية وامتنعت عن تزويدها بالمـواد الاوليـة اللازمة لصناعاتها[٢٧٣] • الامر الذي أقلق الرأسماليين البريطانيين ودفعهم الى الاستماتة في الحفاظ على الاسواق الاسيوية بضمنها منطقة الخليج العربي لتزويد المصانع البريطانية بما يلزمها من مواد ، وترينا الاحصائيات المتوفرة عن تجارة البصرة مثلا خلال الفترة نفسها ما يؤكد هذا الرأي ، ورغم ان واردات البصرة التجارية من بريطانيا ارتفعت ارتفاعا طفيفا من مبلـغ **٢٦٠٢٢٣** باون في عام **١٨٧٣** الى **٣٠٦٩٣** باون عام **١٨٧٧** الا ان الزيادة الهائلة سجلت في صادرات البصرة المحلية الى الاسواق البريطانية حيث ارتفعـت من **٥٩٧٩١** باون فـي عـام **١٨٧٣** الى **٦٢٤٤٩١** باون عـام **١٨٧٧**[٢٧٤] • هذه الحالة هي التي دفعت حكومة الهند الى افتعال الازمات في المنطقة واحراج موقف الدولة العثمانية بادعاء وجود القرصنة فـي مياهها لابقاء مناطق نفوذها بعيدة عن التدخلات مهما كان نوعها • واستغلت حكومة الهند حادثة كشمير لاسيما بعد ان حصلت على مكاسب وتسهيلات تجارية كثيرة لسفنها في البصرة واخذت تفتعل وجود حوادث قرصنية في شط العرب لاتخاذها ذريعة للضغط على السلطات المحلية في البصرة ، ومما يشير الى ذلك نشر جريدة (مفرج القلوب) التي تصدر في الهند ، انباء كاذبة عن انتشار اللصوص وقطاع الطرق في منطقة شط العرب وهجومهم على البواخر والسفن الهندية البريطانية وربطت ذلك بالتوسع العثماني في

---

(٢٧٣) H. H. Asquith, Trade and the Empire, London, 1903, p. 94.

(٢٧٤) (PRO) FO/78/3070, Turkey : Reports on English Trade with Turkey No. 828, 1979.

نجد الامر الذي ادى بجريدة الزوراء الى الرد عليها قائلة « اية باخرة غير كشمير قد سرقت ؟ وابدت الجريدة استغرابها من اسباب حشر قضية نجد في الموضوع » [٢٧٥].

وشعرت الدولة العثمانية بالشباك التي تحيطها في منطقة الخليج العربي لذا قررت ارسال ثلاث سفن مدرعة الى المنطقة بناء على اقتراح قدمه مدحت باشا الى اصدر الاعظم بعد عزله من ولاية بغداد وتوجهه الى اسطنبول كما اقترح على الحكومة ايضا توسيع ادارة بحرية « عمان العثماني » وتخصيص بريد منظم بين البصرة واسطنبول عن طريق السويس من جهة وبين البصرة وبومباي من جهة اخرى[٢٧٦] .

لقد كان مدحت باشا حتى بعد عزله من ولاية بغداد يعمل من اجل المصلحة العليا للدولة وكان يعي اهمية منطقة الخليج العربي بالنسبة للاقتصاد العثماني ويفهم دور البصرة التجاري فيها ، لذا اكد على اهمية الرحلات التجارية المنظمة بين اسطنبول والبصرة وكذلك اشار الى ضرورة اهتمام الدولة بفتح بريد عثماني بين البصرة وبومباي ليحل محل البريد البريطاني الذي كان يستخدم من قبل الأسر التجارية العراقية والاجنبية على حد سواء .

ولو حاولنا استعراض الحالات القرصنية المسجلة في شط العرب والساحل العربي من الخليج خلال فترة البحث لوجدناها كثيرة جدا حتى انها ملأت ملفات بكاملها ولكننا لو عمدنا الى دراسة تلك الحالات على انفراد لاتضح لنا بان بعضها كان مفتعلا وبعضها الآخر نجم عن خلافات شخصية

---

(٢٧٥) الزوراء ، ٢٦٧ ، ٢٠ جمادى الاولى ١٢٨٩هـ .
(٢٧٦) الزوراء ٢٧٤ ، ١٥ جمادى الاخرة ١٢٨٩هـ .

بين ارباب السفن ، وغالبيتها ، لم تقع في نطاق مسؤولية الدولة العثمانية ولكن في كل الاحوال كانت الاحتجاجات توجه الى السلطات العثمانية المحلية في البصرة بقصد احراج موقفها واظهار الهيبة البريطانية ومن ثم الايحاء للاسر التجارية العراقيـة بان تعاونها مع الشركات البريطانية أكثر ضماناً من التعاون مع السلطات العثمانية ولهذه الاسباب ولغيرها سنشير في الصفحات اللاحقة الى ما سجل من الحالات القرصنية في المنطقة محاولين جهد الامكان توضيح ظروف ومسؤولية السلطة في البصرة عن كل حالة منها لما لذلك من اهمية على الدور التجاري للبصرة في منطقـة الخليج العربي •

خلال الاعـوام **١٨٧١ ــ ١٨٧٨** لـم تسجل سوى اربع حوادث قرصنة(٢٧٧) في مياه شط العرب ظهرت في ثلاث منها مسؤولية افراد من عشيرة كعب القاطنة في الضفة اليسرى من النهر والخاضعة لحاكم المحمرة الموالي للبريطانيين • ويعلق السائح جيري عند زيارته للبصـرة عام **١٨٧٨** **بان القرصنة اصبحت نادرة في مياه شط العرب في السنين الاخيرة ويعزو**

---

(٢٧٧) الحادثة الاولى : الاعتداء على سفينة كويتية تعود للتاجرين محمد بن عبدالرزاق وعبدالمحسن وهما من اقرباء شيخ الكويت تم الهجوم عليها ليلا في آب ١٨٧١ قرب المحمرة قتل على اثره التاجران • الزوراء ، ٢٤ جمادى الاخرة ١٢٨٨هـ •

الحادثة الثانية : الهجوم على الباخرة كشمير في ١٣ حزيران عـام ١٨٧٢ تفاصيلها في ص١٤٥ الحادثة الثالثة : هجوم أفراد من عشيرة كعب على سفينة هندية بريطانية في شباط ١٧٨٣ • وسرقة مجموعة من البنادق ولكن شيخ المحمرة اعاد المسروقات الى السلطات البريطانية في البصرة •

الحادثة الرابعة : هجوم افراد من عشيرة نصار وهم من كعب عـلى سفينتين كويتيين قرب الفاو • الزوراء ، ٥٤٩ ، ٢١ جـمـادى الآخـرة ، ١٢٩٢ / تموز ١٨٧٥ •

ذلك الى شنق بعض المواطنين العرب في البصرة الذين اتهموا بالهجوم على على الباخرة البريطانية كشمير • ويشير زفوبودا في يومياته الى وقـــوع حادثة قرصنة ضد (بغله) قادمة من الخليج الى شط العرب فـي تشرين الاول ١٨٧٩ ويحدد مكان الحادث قرب نهر ابو فلوس وقد رافق العملية القتل والنهب ولم يعين الكاتب هوية القراصنة[٢٧٨] •

وخلال الفترة ١٨٨٠ ـ ١٨٨٨ سجلت ثمان حوادث قرصنة[٢٧٩] في

---

(٢٧٨) Diary, No. 21, 30 October, 1879

يقع نهر ابو فلوس جنوب « ابو الخصيب » وهو من الانهار المتفرعة من شط العرب في الضفة الغربية • امين باش اعيان ، البصرة وانهارها • لغة العرب ، الجزء ٢ ، السنة ٣ رمضان ١٣٣١/آب ١٩١٣ ، ص٦٤ ـ ٥٦ •

(٢٧٩) الحادثة الاولى : هجوم افراد من قبيلة (محيسن) التابعـة لشيخ المحمرة على قارب محطة التلغراف في الفاو في ٣ كانون الثاني ١٨٨٠ في الوقت الذي قدم الاحتجاج الى والي البصرة Lorimer, IB, p. 1522

الحادثة الثانية : استمرار اعمال القرصنة في تشرين الاول ١٨٨١ في ساحل القطيف من قبل زايد بن محمد من بني هاجر وهجومه على البواخر البحرانية •

الحادثة الثالثة : الهجوم على مركب بحريني في آب ١٨٨٧ وسلبـــه قرب ساحل القطيف •

(PRO) FO/78/3616, Piracey in the Persian Gulf.

الحادثة الرابعة : الهجوم على قارب كويتي ونهبه في تموز ١٨٨٧ في سواحل الاحساء •

الحادثة الخامسة والسادسة والسابعة والثـــامنة : سرقة محتويات قوارب تعود الى شيخ البحرين وتجار كويتين ومواطنين بحرانيين في ساحل الاحساء •

(PRO) FO/78/5108. Turkey : Island of Bahrein an El-Kater Coast 1879-1891.

=

شط العرب وساحل الاحساء • اما سبب اثارة موضوع القرصنة فى هذه الفترة فانه يعود الى ان حكومة الهند كانت بصدد احتواء السواحل الخاضعة للسيادة العثمانية على غرار ما فعلت مع العديد عام ١٨٧٨ لذا اخذت تركز على موضوع انطلاق القراصنة من بني هاجر من الاراضي العثمانية وهجومهم على السفن البحرانية ، وقدمت التقارير التفصيلية عن بعض عمليات القرصنة استحصلتها من اصحاب السفن المسروقة بعضها باللغة العربية ثم وحدتها من اجل تقديم احتجاج بشأنها الى الدولة العثمانية ومما يثير الانتباه ان هـذه الاحتجاجات جاءت مع مباشرة الدولة العثمانية فى تشييد حصن الفاو •

وخلال ١٨٨٩ تم الهجوم على مركبين شراعين هنديين بريطانيين فى مياه شط العرب وظهر بان المعتدين قدموا من الجانب الايراني، وفي ايلول ١٨٩٠ وصلت سفينتان هنديتان مـن نـــوع (بغلة) تدعى احدهمـــا Harsingha والثانية Suharpasa الى الفاو احداهمـــا كانت تحمل شعر الماعز والثانية كانت بدون حمولة وقد حجرتا اربع وعشرين ساعة في دائرة الحجر الصحي ودفعتا مبلغا قدره اثنتى عشرة روبية كرسوم عبور وطلبت السلطات العثمانية منها نقل ثلاثة جنود عثمانيين غير مسلحين وموظف رابع معهما الى البصرة وعندما وصلت السفينتان الى الدواسر دفعتا مبلغا آخر من المال فى دائرة الكمرك • وفي الساعة التاسعة من مساء ١١ ايلول ربطت السفينتان معا خوفا من اللصوص وفي منتصف الليل وعندما قاربتا الجزيرة التي تقع اسفل المحمرة هجم عليهما قاربان « للقراصنة »

كتب الاحصائية روبرتسون نائب القنصل البريطـــاني فى البصرة معتمدا على تقرير المقيم البريطاني في الخليج بناء على طلب القنصل البريطاني العام فى بغداد ليرفعها الى الوالي فيها •

رقم التقرير ٥٥ م رخ في ٣٠ كانون الثاني ١٨٨٨ •

واسفر الهجوم عن مقتل احد الاشخاص وجرح اثنين آخريين من رجال السفينة • وفي اليوم الثاني قدم احتجاج الى القنصل البريطاني في البصرة الذى توجه بمساعدة السلطة العثمانية مع ثلاثة عشر جنديا الى مكان الحادث وبعد التحقيق ظهر بان المعتدين هم من الرعايا الايرانيين ، وقد اقتنع العقيد (روس) المقيم البريطاني في الخليج بان المعتدين ايرانيون ، لذا قدم احتجاجا الى حكومة طهران ، ولما أظهر التحقيق بان القراصنة ليسوا من الرعايا العثمانيين بادر نائب القنصل البريطاني في البصرة الملازم Stratton الى الاستفسار من الوالي العثماني في البصرة عن اسباب حجر السفينتين في الفاو وطلب جوابا عن سبب اجبار السفينتين على نقل ثلاثة جنود وموظف عثماني مجانا كما احتج على عملية الابتزاز في الدواسر ، ويبدو ان هدف السلطة البريطانية في المنطقة هو احراج موقف الدولة العثمانية ، واكتفى الوالي في البصرة بالرد بان الاعتداء على السفينتين لم يحصل من قبل رعايا عثمانيين[٢٨٠] •

وادعت السلطات البريطانية في البصرة في ايلول ١٨٩٠ وقوع ثلاث حالات قرصنة اخرى في مياه شط العرب على سفن شراعية هندية بريطانية وايرانية وقدم الاحتجاج بشأنها الى والى البصرة وبعد التحقيق ظهر بان المعتدين على السفينتين الهنديتين هما اشخاص من عشيرة كعب ، اما المهاجمون على السفينة الايرانية فلم يتم التأكد من هوية المعتدين عليها[٢٨١] •

---

(٢٨٠) (PRO) FO/78/4604, Navegation of Tigris and Euphrates 1891-1894.

(٢٨١) الهجوم على السفينة (فتح الخير) قرب جزيرة المحيلة جنوب المحمرة وعلى البغلة الهندية Ganja Nasiri قرب المحمرة وعلى سفينة ايرانية قرب المحمرة •

(PRO) FO/78/4604, Navegation of Tigiris and Euphrates.

وفي تسعينات القرن التاسع عشر أخذت المانيا تنافس بريطانيا فـي أسواقها بسبب تطور النهضة الصناعية فيها وازداد نشاطها بشكل خاص في الدولة العثمانية وفقدت بريطانيا بعض اسواقها بسبب من تلك المنافسة ليس هذا فحسب وانما اخذت الصناعات الالمانية تنافس الصناعات البريطانية فى عقر دارها(٢٨٢) • كل ذلك دفع حكومة الهند الى الاحتفاظ بمناطق نفوذها الاسيوية واخذت تثير المشاكل للدولة العثمانية في هذه الفترة ليتسنى لها تركيز مصالحها وتثبيت مركزها ، وعندما تعرضت البغلة الهندية البريطانية Haripasa للاعتداء في مدخل شط العرب في ايلول ١٨٩٥ قرب الفاو وقتل من طاقمها اربعة مواطنين هنود(٢٨٣) قدم نائب القنصل البريطاني في البصرة احتجاجا الى والى البصرة حمدى باشا الا ان الوالى قابل الممثـــل البريطاني بكل برود ولكنه في الوقت نفسه اصدر تعليماته لتأسيس سـبعة مراكز لمراقبة القرصنة بين الفاو والبصرة وزودها بالحماية اللازمة وتلك المراكز هي ١ ـ مركز الفاو ٢ ـ المخراق ، ٣ ـ خارم ، ٤ ـ الزيادية، ٥ ـ صيحان ، ٦ ـ كوت الزين ، ٧ ـ جزيرة الشمشمية •

وعندما اصرت الدولة العثمانية على الاستمرار في بناء الحصن العثماني في الفاو وتسليحه وعلى ان تأخذ على عاتقها حماية شط العرب واكثرت من نقاط الحراسة على طوله ، سارعت بريطانيا وطلبت من الحكومة الايرانية ان تبادر هي الاخرى الى وضع نقاط حراسة في الضفة الشرقية من النهر محاولة منها اشراك الايرانيين في السيادة على شط العرب(٢٨٤) •

---

(٢٨٢) William S. H. Caslreli, our Trade in the Wirld relation to foreign Competition 1885-1895, London, 1897, p. 126.

(٢٨٣) The Affairs of Kuwait Vol. I, pp. 4-5.

(٢٨٤) The Affairs of Kuwait Vol. I, pp. 4-5

ويشير نائب القنصل البريطاني في المحمرة الى انه قابل معز السلطنة (مزعل خان) وافهمه عن الخطوات التي اتخذتها الحكومة العثمانية لحماية الضفة العثمانية من شط العرب وقد اقترح عليه انشاء مراكز حماية على نفس الغرار وقد وافق الحاكم • وفي ١٤ ايلول ١٨٩٦ اصطحب « معز السلطنة » نائبي قنصلي البصرة والمحمرة البريطانيين في رحلة نهرية ليريهما ما اتخذه بشأن المراكز على الضفة الشرقية من الشط وكانت تلك المراكز هي القصبة ومنوحي وخضر وعبادان وشطيط والبريم والجاروف والهارثة والمحمرة (٢٨٥) •

ويبدو واضحا بان شط العرب لم يكن بحاجة الى مثل هذا العدد من نقاط الحراسة وانما تم ذلك بتحريض من بريطانيا لاضفاء الصفة الشرعية للوجود الايراني على الضفة الشرقية من النهر • ولتفويت الفرصة على العثمانيين بالانفراد فيه •

وفي عام ١٨٩٧ استمرت السلطات البريطانية المتمركزة في رأس الخليج على شكل اسطول حربي تابع لحكومة الهند بكتابة التقارير التي تضخم وجود القرصنة هناك لتبرير وجودها ، وذكرت احدى تقاريرها بان العثمانيين يحاولون فرض سيادتهم على شط العرب خلافا لمعاهدة ارض روم الثانية ١٨٤٧ لذا على القنصل البريطاني العام في بغداد ان يستحصل موافقة السفير البريطاني في أسطنبول لمفاتحة الوالي في البصرة بان الحكومة البريطانية ستبادر الى اتخاذ الخطوات الضرورية لحماية السفن الشراعية البريطانية في شط العرب او بشكل آخر ان النهر يجب ان يحرس

---

(٢٨٥) The Affairs of Kuwit Vol. Acting Vice Consul Butcher to Colonel Willson, Mohammerah, Sepm. 17, 1896, Part, 1, p. 6.

بواسطة باخرة حربية بريطانية ، كل ذلك لأن احدى البواخر الحربية العثمانية اتخذت لها موقفا بالقرب من الدواسر لحماية النهر وللحفاظ على الحقوق العثمانية فيه (٢٨٦) .

ونتيجة لتزايد التدخل البريطاني في شط العرب ورأس الخليج بحجة وجود القرصنة بادرت الدولة العثمانية الى زيادة عدد نقاط الحراسة على طول النهر وجعلها ثلاث عشرة نقطة مزودة بالحراسة الكافية ، كما ارسلت الباخرتان الحربيتان الوس وزحاف الى المنطقة لتفقد امنه في الوقت الذي طلبت من السلطات البريطانية سحب الباخرة الحربية (Redbreast) التي تولت مسؤولية مكافحة « القرصنة » في النهر منذ ايلول **١٨٩٨** الى كانون الثاني **١٨٩٩** ومقابل هذا الاجراء اوعزت بريطانيا الى حاكم المحمرة بان يزيد عدد نقاط الحراسة على الجانب الشرقي من النهر لمواجهة النشاط العثماني (٢٨٧) الذي كانت بريطانيا تعتبره نفوذا المانيا في حقيقته بسبب حصول الالمان في هذه الفترة على امتياز سكة حديد بغداد ومحاولة ايصالها الى الخليج .

ومنذ عام **١٩٠٠** أخذت بريطانيا تهول مرة اخرى موضوع القرصنة في مياه الخليج للتشكيك بقدرة الدولة العثمانية على الهيمنة على المناطق الخاضعة لسيادتها والتأكيد على عجزها عن الحفاظ على أمن مياهه (٢٨٨) .

---

(٢٨٦) The Affairs of Kuwait, Vol. I, Lieutenant - Commander Moubrary, to Rear-Admiral Drommond, Pigeon at Bassorah, July, 7, 1897. Part, 1, pp. 15-16.

(٢٨٧) Lorimer, IB, p. 1525.

(٢٨٨) عملية اعتداء على سفينة سلمان بن الحاج احمد وهو احد الرعايا البحرانيين وقع الاعتداء في ١٧ آب ١٩٠٠ وكتب صاحب السفينة المختطفة تقريرا تفصيليا وطريفاً عن العملية تصح ان تكون نموذجا لباقي

=

لاسيما بعد ان وقعت اتفاقية مع شيخ الكويت في عام ١٨٩٩ وعندما ناصرت الدولة العثمانية ال رشيد في هجومهم على الكويت في عام ١٩٠١ ، لذا اخذت تثير موضوع القرصنة في مياه شط العرب مجددا وادعت ان اربعا من سفنها الشراعية قد تعرضت للاعتداء ابان انتظار موعد المد في الحاجز الغربي الخارجي جنوب الفاو(٢٨٩) • وخـــلال عامي ١٩٠٢ و١٩٠٣ توالت المذكرات الاحتجاجية المعدة باتقان من قبل كل من المقيم البريطاني

العمليات القرصنية في الخليج •

وعملية قرصنة اخرى وقعت في ٥ ايلول ١٩٠٠ على سفينة بحرانيـة كانت تنقل اموالا تجارية الى العقير (وردت في هذه الوثيقة العجير) وهـي تحمل القهوة والسكر والاقمشة والاسلحة وكانت القهوة والسكر معبأة في أكياس (وردت في الوثيقة ـ جونية ـ وتلفظ في بغداد كونية) • انظـر نصوص هذه الوثائق وغيرها في : (PRO) FO/602/15 File, 2.

وعن تعرض تجار البحرين للقرصنة في مياه الخليج في عام ١٩٠٠ انظر :

(PRO) FO/195/2074 From the Political Assistant Bahrain. To the Political Resident in the Persian Gulf.

حيث ادعت بريطانيا بان التجار البحرانيين لا يزالون يعانون مـن استمرار القرصنة في سواحل القطيف وللاطلاع على عمليات القرصنة ضد سفن الغوص على اللؤلؤ لعام ١٩٠٠ انظر :

(IOR) 958/6/12 Adminstration Reports
Persian Gulf Residency and Maskat, 1901, Foreign Dep. No. CCCLXXXV, p. 5.

منها تعرض سفينة بحرانية الى عملية قرصنة وقدرت المسروقات من اللؤلؤ بقيمة ٣٫٩٢٤ روبية •

(٢٨٩) (IOR) Adminstration Reports Sels. India Foreign Dep. No. 392 for the years 1901-1902, p. 3.

في الخليج وشيخ الكويت مبارك الصباح على والى البصرة بقصد احراجه واتخاذ ذلك ذريعة لارسال البوارج الحربية البريطانية الى شط العرب[290] • ويبدو ان السلطات العثمانية في هذه الفترة قد تساهلت مع اتباع يوسف آل ابراهيم المقيمين في الدورة على ضفة شط العرب وغضت الطرف عن تجاوزاتهم على سفن عدوهم شيخ الكويت لارتداد الاخير من تبعيته العثمانية وتقبله الحماية البريطانية ولما زادت التجاوزات ارسلت الدولة العثمانية الباخرة (زحاف) الى الدواسر على بعد ١٥ ميلا شمال الفاو لتكون على مقربة من الاحداث ، ولم تكتف بريطانيا بهذا الاجراء وانما الحت على ارسال بواخرها الحربية الى شط العرب للاشتراك في

---

(٢٩٠) اولا : ادعى المقيم البريطاني في الخليج بتاريخ ٢٢ آذار ١٩٠٢ باستمرار القرصنة في مدخل شط العرب وعدم اتخاذ السلطات العثمانية اجراءات حازمة بشأنها •

ثانيا : ادعاء شيخ الكويت في حزيران ١٩٠٢ بوقوع اعتداء على سفينة كويتية عند مدخل شط العرب •

ثالثا : ادعاء المقيم البريطاني بوقوع ثلاث حوادث قرصنة في ٨ نيسان ١٩٠٢ ، و٢٧ مايس ١٩٠٢ و٢٨ مايس ١٩٠٢ على سفينة بحرانية قرب السد الخارجي وعلى قارب كويتي قرب جزيرة بوبيان وعلى قارب كويتي آخر قرب قناة هنديان على التوالي •

رابعا : ادعى كل من شيخ الكويت يدعمه المقيم البريطاني في الخليج ان اعتداء وقع على سفينة كويتية قرب خور موسى قتل على اثر الاعتداء عدة اشخاص وقد طلب الوالي من شيخ الكويت التفاصيل وقد اتهم الشيخ عدوه التقليدي يوسف آل ابراهيم الذي جعله المحرض الحقيقي لتلك الاعتداءات •

للاستزادة يراجع :

(PRO) FO//602/14, Piracies at Shatt-El Arab 1900-1914, File, No. 36; (IOR) Admin. Reports Sels. India Foreign Dep. No. 409, for the years 1902-1903, p.5.

تأديب القراصنة واستعدت لذلك البواخر العسكرية البريطانية Sphinx و Lapwing و Assaye [٢٩١] وعندما تكررت حـوادث القرصنة في عامي ١٩٠٤ و ١٩٠٥ تحدت بريطانيا الدولة العثمانية وارسلت احدى سفنها الحربية الى شط العرب في موسم التمـور[٢٩٢] • وظلت الباخرة البريطانية سفينكس (Sphinx) طيلة الفترة ١٩٠٦ – ١٩١٢ تمخر عباب شط العرب بين الفاو والبصرة جاعلة من نفسها حارسة للنهر وحامية للسفن الكويتية التي ادعت انها تتعرض للهجوم من قبل القراصنة تحت مرأى ومسمع السلطات العثمانية[٢٩٣] وكان القصد الحقيقي من وراء ارسال بواخرها الى شط العرب هو الحفاظ على مصالحها التجارية أمام تزايد النفوذ الالماني في الدولة العثمانية عامة والبصرة والخليج خاصة تلك المصالح التي أكد على أهميتها اللورد كرزن في مجلس اللـوردات البريطاني عام ١٩١١[٢٩٤] وللدفاع عن هذه المصالح نشطت الدبلوماسية

---

(٢٩١) (PRO) FO/195/2138, Baghdad and Basra
Received 1903 from Consul of Basra 6th January, 1903.

(٢٩٢) (IOR) Admin. Reports on the Persian Gulf
Polticial Resdency and Maskat Poltical Agency for years 1904-1905, p. 13.

(٢٩٣) (PRO) FO/602/14 File No. 36, Piracies, Shatt-El Arab, 1900-1914; (IOR) LP & S/10/155, Persian Gulf Piracy Pt. 1-2, 3208/1908.

(٢٩٤) « ••• ان منزلتنا في الخليج •• تستند الى حصانتنا التجارية في ربوعه ، الى خدماتنا هناك منذ مائة عام ، الى المال المصروف ، الى المركز البحري الذي اقمناه ، الى ما نحتفظ به من سيطرة سياسية ، والى ما هو فوق ذلك كله من ان الخليج جزء من الحدود البحرية للهنـد وان شـؤون الخليج السياسية ، مرتبطة بأمن وسلامة واستقرار الهند ذاتها »•

=.

البريطانية واوعزت الى اجهزتها المحلية فى الدولة العثمانية لتتابع بدقــة تحركات الولاة وقادة الاسطول العثماني فى البصره وترصد تقاريرهــم وتراقب اتصالاتهم بالشركة الالمانية العاملة في البصرة الممثلة فى خــط هامبرك ـ أمريكا(٢٩٥) غير ان القلق البريطاني لم يستمر طويلا اذ لـم تلبث الحرب الاولى ان نسبت وغدت بريطانيا سيدة الموقف لا في الفــاو والبصرة فحسب وانما فى العراق كله •

انظر : الدكتور زكي صالح ، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ ، ص٢٥٨ • نقلا من سلسلة المناقشات البرلمانية البريطانية (مجلس) اللوردات •

(٢٩٥) لقد حصل كراو القنصل البريطاني في البصرة عام ١٩١٠ على تقرير حكمت باشا قائد الاسطول العثماني في البصرة ، الموجه الى وزارة البحرية العثمانية اشار كاتب التقرير الى تزايد النفــوذ البريطــاني في البصرة وتدخل البريطانيين في شؤون المنطقة التجارية والسياسية ، وطالب قائد الاسطول فى تقريره بضرورة تجهيزه بمدافع حديثة وبواخر جديدة وحذر حكومته « ان لم تفعل ذلك وعلى جناح السرعة فان بريطانيا سوف تستولي على البصرة • ومما يلفت النظر ان نظيف باشا والي البصرة هون الامر في تقرير لاحق واعتبر ما ورد فى تقرير قائد الاسطول مجانب للحقيقة، وقد طلبت الحكومة العثمانية من والي بغداد ناظم باشا بيان الحقيقة وقد أكد هذا الاخير ما ورد فى تقرير قائد الاسطول ودعم أرائه ، ويبدو ان العسكريين العثمانيين في هذه الفترة كانوا ميالين الى المانيــا ومناهضين لبريطانيا » ·····

انظر ذلك في :

(IOR) L/P & S/10/162, Persian Gulf Turkish Aggression 757/1909-1910, Consul Crow to Sir Glouther No. 54, 16 September, 1910.

الفصل الثالث

دور المواصلات والشركات التجاريــة

في تجارة البصرة والخليج العربي

دور المواصلات والشركات التجارية في تجارة البصرة والخليج

تمهيـــد :

اسهمت شركة الهند الشرقية الانكليزية والشركات التجارية الاجنبية الاخرى بعيد تأسيسها[1] في حرمان بحارة منطقة الخليج العربي مـــن مصدر رزقهم وجردتهم من مهنتهم الرئيسة ـ الوساطة التجارية البحرية ـ ولقد تفاقم الحرمان عندما سيرت شركة الهند الشرقية خلال القرن الثامن عشر سفناً بشكل منتظم بين الهند واهم موانيء الخليج العربي وبذلك لم تترك لهم فرصة لتطوير مشاريعهم الملاحية والتجارية ، بسبب امكانيــات الشركات الضخمة وانتشار وكالاتها النشيطة المتمرسة في معظم مواني الخليج التي أخذت تستنزف ذهب المنطقة وفضتها مقابل سلع كماليـــة للاغنياء والمترفين • وما ان شارف القرن على نهايته حتى حصلت الشركة على مركز متفوق في الخليج العربي[2] •

وفي اوائل القرن التاسع عشر فكرت الشركة باستثمار المزيد من

---

(١) للاستزادة عن شركة الهند الشرقية ونشاطها في الخليج بعـد تأسيسها يراجع: الدكتور عبدالامير محمد امين، التنافس بين الشركات التجارية الانكليزية في منطقة الخليج العربي والاقطار المجاورة ، خلال القرنين السابع عشر والثاني عشر ، مجلة كلية الآداب ، بغداد ، ١٩٦٣ و
Bennett, op. cit., pp. 634-652.

(٢) هاملتون جب وهارولد بوون ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة الدكتور أحمد عزت عبدالكريم ، جـ٢ ، القاهرة ١٩٧١ ، ص١٦٤٠

الرأسمال البريطاني في العراق لتعزيز مواقع بريطانيا في حوض الخليج العربي ، عندما حاولت فتح خط للبواخر بين بريطانيا وساحل البحر المتوسط الشرقي لنقل المسافرين والبضائع والبريد عبر نهر الفرات وشط العرب الى البصرة ومنها الى الهند وبالعكس[٣] • ورغم فشل المشروع الذي اوكل القيام به الى جسني[٤] الا انه افرز في العراق شركة ملاحية منظمة في نهر دجلة باسم شركة لنج[٥] التي سُميت بعد توسع رأسمالها في ستينات القرن التاسع عشر باسم شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية المحدودة تلك الشركة التي جردت التجار والوسطاء العراقيين من آخر نشاط كان يربطهم بماضيهم الزاهر ، فاضطروا الى التعامل والسير في ركاب الشركات الاجنبية للحفاظ على بعض امتيازاتهم •

وكرد فعل لنظام الامتيازات الاجنبية في الدولة العثمانية وتزايد الشركات الاحتكارية فيها ، اصر المتنورون العثمانيون على ضرورة استغلال الرأسمال الوطني العثماني في المشاريع الملاحية والتجارية المحلية للوقوف في وجه تلك الشركات التي أخذت تحقق الارباح الطائلة ، وافلح اولئك في تأسيس « شركة عمان العثماني » [٦] للتجارة والملاحة التي حققت في

---

(٣) للاستزادة عن اهمية العراق كطريق بين بريطانيا والهند يراجع : عبدالفتاح ابراهيم ، على طريق الهند ، بغداد ، مطبعة الاهالي ، ١٩٣٥ •

(٤) انظر التفاصيل عن مصادر هذه البعثة في من هذا الفصل •

(٥) انظر التفاصيل عن هذه الشركة وشاطها ودورها في تجارة العراق والخليج في صص من هذا الفصل •

(٦) يمكن الاطلاع على التفاصيل في ص ١٩٤ من هذا الفصل •

بداية نشاطها نجاحا ملموسا الا انها لم تستطع الاستمرار في منافسة غريماتها الشركات الاجنبية التي تمتعت بالحصانة السياسية والامكانيات المادية الضخمة والخبرة التجارية المتفوقة والتمرس في شؤون الملاحة هذه المميزات وغيرها الى جانب ضعف المنافسة العثمانية ، شجعت الشركات البريطانية على ارسال بواخرها في رحلات منظمة من الجزر البريطانية الى البصرة عبر رأس الرجاء الصالح ـ قبيل افتتاح قناة السويس ـ لنقل الفحم الى بواخر شركة لنج العاملة في المياه العراقية بالاضافة الى بعض السلع الكمالية رغم انها كانت تعود احيانا بدون حمولة لعدم وجود تجارة متسعة مع العراق في ذلك التاريخ وبعيد أفتتاح قناة السويس تأسست في لندن عام ١٨٧٠ شركتان ملاحيتان لارسال بواخر منظمة شهرية الى البصرة عن طريق القناة[٧] تلك الرحلات التي اسهمت في تغلغل الرأسمال الاجنبي على شكل شركات أحتكارية ووكالات ملاحية وتجارية كانت تتنافس فيما بينها تارة وتتوحد احيانا من اجل الحصول على أسواق التصريف والبحث عن مصادر الخامات والمنتجات الزراعية وكشف الميادين لتوظيف الرساميل لاسيما بعد تطور التجارة الخارجية في المنطقة وارتباطها بالاقتصاد الرأسمالي العالمي لا بصفتها حليفة متساوية في الحقوق والمكاسب بل كمستودع لتزويد اقتصاد أوربا الرأسمالي بالخامات والمواد الزراعية وغدت البيوتات التجارية المحلية عبارة عن وكالات صغيرة مرتبطة بالشركات الاجنبية الكبيرة لتقوم بمهمة تصريف السلع الاوربية التي أخذت تتوارد الى ميناء البصرة بكثرة ، اما صفقات التصدير الكبيرة فانها كانت تتم بواسطة تلك الشركات الاحتكارية المرتبطة بالصناعات الاوربية مباشرة [٨].

---

(٧) Basra C. T. R., 1869-1870, pp. 296-297.

(٨) يمكن الاطلاع على المصادر التي تبين هذه الحقائق في هوامش الصفحات التالية .

وفي الصفحات التالية سنستعرض اسماء بعض تلك الشركات الاجنبية التي مارست نشاطها التجارى والملاحي في البصرة والخليج العربي خلال ١٨٦٩ ـ ١٩١٤ بقدر وما وفرته لنا الوثائق التجارية الاولية والمصادر المعاصرة للفترة موضوعة البحث •

أ ـ الشركات الملاحية النهرية :

١ ـ شركة لنج

(Lynch Co. Euphrates and Tigris Steam Navigation Co.)

في اعقاب انتهاء عملية مسح الفرات من قبل بعثة جسني (Chesney)[٩] عام ١٨٣٧ ، ارسلت شركة الهند الشرقية ثلاث بواخر مسلحة[١٠] ، الى البصرة فى نهاية عام ١٨٣٩ لتعمل فى المياه العراقية الى جانب الباخرة (الفرات) التى خلفتها البعثة المشار اليها ، بعد غرق باخرتها الاخرى المسماة (دجلة) في اعالي الفرات بسبب عاصفة عاتية ، وعهد الى الملازم هنري بلوص لنج مساعد جسني بقيادة هذه البواخر الاربع[١١] لاغراض

---

(٩) بالامكان الاطلاع على تفاصيل وافية عن هذه البعثة فى
F. R. Chesney, Narrative of the Euphrates Expedition, London, 1868.
W. P. Andrew, Euphrates Valley Route to India,
Saral Searight, The British in the Middle East, London, 1969.

(١٠) هي آشورية (Assyria) ونمرود (Nimrod) وقد التبس الامر (Nitocris ونيتوكرس) Lorimer, IB, p. 1397 على يوسف غنيمة وسمي هذه البواخر دجلة ونيتوكرس وكوميت • انظر (تجارة العراق قديما وحديثا) ، ص ٨٣ •

(١١) Searight, op. cit., pp. 121-123.

تجارية وسياسية واستراتيجية ومن اجل احياء تجارة « الشرق الأوسط » التي ازدهرت ردحا طويلا من الزمن في العصور السالفة[١٢] .

لقد استغلت تلك البواخر الخشب المتوافر على ضفاف الانهار العراقية كوقود لمحركاتها من جهة ولتكوين علاقات صداقة مع رؤساء العشائر القاطنة على تلك الضفاف الذين ابدوا استعدادهم لتزويد قائد الأسطول بما يحتاج اليه من اخشاب بموجب عقود خاصة[١٣] ، يمكن اعتبارها نموذجا لما اخذت تمارسه شركة الهند الشرقية ، وخليفتها شركة لنج فيما بعد من سياسة في تعميق علاقاتها مع شيوخ العشائر[١٤] دون اللجوء الى الدولة العثمانية لدرجة ان بعض رؤوساء العشائر بانوا فيما بعد يهددون ويهاجمون السفن والبواخر العثمانية في نهر دجلة بينما كانوا يسمحون للسفن والبواخر البريطانية بالمرور بامان تام[١٥] .

وفي عام ١٨٤١[١٦] . سعى توماس كير لنج الذي عمل مع اخيه

---

(١٢) للاطلاع على أسباب تدهور تجارة الشرق الاوسط منذ القرن الثاني عشر وحتى منتصف القرن التاسع عشر . يراجع :

C. Issawi, The Decline of Middle Eastern Trade 1100-1850, Islam and the Trade of Asia Edited By D.S. Richards, Oxford, 1970, p. 265.

(١٣) Lorimer, IB, p. 1397.

(١٤) الدكتور عبدالعزيز نوار ، المصالح البريطانية في انهار العراق ١٦٠٠ ـ ١٩١٤ ، القاهرة ١٩٦٨ ص ٧٣ .

(١٥) Lorimer, IB, p. 1506.

(١٦) (IOR) L/P & S/18/B78, Navigation of the Tigris and Euphrates by British Merchant-Vessels, p. 2.

بينما جعل هوسكنز سهوا تاريخ تأسيس شركة لنج في العراق عام ١٨٣١ ، انظر الالتباس في :

H. L. Hoskins, British Routes to India, London, 1966, p. 424.

هنري بلوص لنج في حملة مسح الفرات الثانية ، على تأسيس شركة ملاحية في نهر دجلة مع افراد اخرين من اسرته لاستخدام سفن تشاد خصيصا للتجارة النهرية لاسيما عندما وجدت شركة الهند الشرقية ان بواخرها العاملة في نهر دجلة تبهضها بالتكاليف لذلك قبلت العرض وقدم اعضاء الشركة الجديدة طلبا الى الباب العالى للحصول على الموافقة بخصوص تبادل البواخر(١٧) .

وفي صيف ١٨٤٢ سحبت شركة الهند الشرقية ثلاثا من بواخرها وابقت فقط على الباخرة نيتوكرس Nitocris التي ظلت تعمل في مياه دجلة وتنقل البريد بين البصرة وبغداد حتى استبدلت عام ١٨٥٢ بالباخرة البريطانية (كوميت) Comet لدعم وحماية المصالح السياسية والتجارية البريطانية في العراق(١٨) . ومنها شركة لنج التي اخذت تعمل في نهر دجلة وتستخدم السفن الشراعية التي شيدتها لنفسها او استأجرتها من اصحابها المحليين ، وحققت ارباحا كبيرة ووقفت في وجه كل محاوله محلية او اجنبية غير بريطانية ، لتأسيس شركة ملاحية في نهر دجلة . ان النجاح الذي حققته شركة لنج في العراق يعود في الاساس الى تطور الصناعة في بريطانيا الذي ادى الى ازدياد حجم تجارتها الخارجية لاسيما

---

(١٧) بدج ، رحلات الى العراق ، جـ١ ص٧٥ ــ ٧٨ .

(١٨)

(IOR) L/P & S/ 18/B195 Navigation on the Rivers of Mesopotomia, p. 3.

لقد قام الدكتور عبدالعزيز نوار بمناقشة مسهبة لدوافع ارسال هذه البواخر الى المياه العراقية وركز الباحث على الجوانب السياسية وتوصل الى نتائج قيمة جدا ويستطيع القارىء المهتم بهذه الفترة مراجعة كتابه : المصالح البريطانية في انهار العراق ، صص ٦١ـ١٠١ .

في الفترة ١٨٢٥ ـ ١٨٥٣ ، ففي الوقت الذي بلغت واردات وصادرات بريطانيا عام ١٨٢٥ (٤٤٢٠٨٨٠٣) باون و٥٦٣٢٠١٨٢ باون على التوالي ، ارتفعت الواردات عام ١٨٥٣ الى ١٢٣٠٩٩٠٠٠ باون والصادرات الى الى ٢٤٢٠٧٢٠٠٠ باون اى ان الواردات ازدادت بنسبة ٢٧٠٪ والصادرات بنسبة ٤٣٢٪ خلال ربع قرن[١٩] ، لذا اخذت بريطانيا تفتش عن الاسواق لتصريف بضائعها الصناعية ولشراء المواد الاولية لصناعاتها المتنامية والمواد الغذائية لمواجهة زيادة السكان فى مدنها كل ذلك دفعها الى التوجه الى أملاك الدولة العثمانية ومنطقة الخليج العربي لخلوها من المشاريع الصناعية ولعدم وجود خطط مستقبلية لتأسيس واحدة من تلك المشاريع في أذهان ساستها، على العكس من الاقطار الاوربية التي أخذت بمبدأ التصنيع واغلقت اسواقها في وجه السلع البريطانية[٢٠] عن طريق زيادتها للتعريفة الكمركية في الوقت الذي استقرت هذه التعريفة فى الدولة العثمانية بل انخفضت احيانا نتيجة للسياسة التي مارستها بريطانيا تجاه الدولة العثمانية فى المحافل الدولية تلك السياسة التي تظاهرت فيها بريطانيا بانها حريصة على حرية واستقلال وسيادة الدولة العثمانية[٢١] .

ونتيجة للامتيازات التي حصلت عليها بريطانيا فى الدولة العثمانية تطورت شركة لنج في العراق وتشجعت على اشراك رؤوس اموال جديدة لجني مزيد من الارباح وتحويل البيت التجاري المحلي الى شركة دولية ، لذا بدأ الاخوان لنج وشركاؤهم عام ١٨٦١ بسلسلة من المفاوضات مع

---

(١٩) Stavrianos, op. cit., p. 320.

(٢٠) G. C. Allen, British Industries and Their organization, London, Fourth Edition 1959, p. 3; Stavrianos, op, cit., p. 320.

(٢١) انظر الفصل الاول ، التعريفة الكمركية ، ص٦٦.

حكومة الهند والحكومة البريطانية بشأن مسألة حقوق الملاحة فى نهرى دجلة والفرات ، وتعهدوا لحكومة الهند بنقل البريد من البصرة الى بغداد(٢٢) ، وقد حصلت الشركة على نوع من الامتياز من الباب العالي تبعا لشروط قانونية معينة منها تحديد الضرائب النهرية وكيفية رفع الاعلام ، وصدر «فرمان» من الباب العالي ، تأسست بموجبه شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية المحدودة(٢٣) في لندن فى ٢٥ نيسان ١٨٦١ برأسمال أولى لا يزيد على ١٥٠٠٠ باون مقسم على ٣٠٠ سهم قيمة كل سهم ٥٠ باونا وقد أزداد هذا الرأسمال كلما تقدم الزمن حتى غدا ٣٠٠٠٠٠ باون في عام ١٩١٩(٢٤) وكان مديروها الاوائل هم الكابتن هنرى بلوص لنج

---

(٢٢) (PRO) FO/78/3989, Navigation of the Tigris and Euphretes, Messrs Lyneh's Case the Comet etc. 1878-1881, p. 11.

(٢٣) كان «الفرمان» أمتداد للاوامر الوزارية للاعوام ١٨٣٤ ، ١٨٤١ ، ١٨٤٦ ، التي منحت فيها الدولة العثمانية بريطانيا ورعاياها حقوق الملاحة والتجارة فى نهر الفرات حصرا . لذا تمسكت الدولة بهذا الحق في ثمانينات القرن التاسع عشر ومنعت شركة لنج من ممارسة اعمالها في نهر دجلة لامد قصير ، يمكن الاطلاع على نصوص الاوامر الوزارية والفرمانات » وتفاصيل اخرى عن تأسيس الشركة في :
(IOR) L/P & S/18/B78, Navigation of the Tigris and Euphrates. pp. 1-9.

(٢٤) Charles Issawi, The Economic History of the Middle East, 1800-1914, Chicago, 1966, pp. 147-148.

لقد نشر عيساوي في كتابه هذا نص « قصة شركة الفرات » التي نشرت اصلا كمقالة فى مجلة The Near East and India في عددها الصادر في ٢٤ تشرين الثاني ١٩٣٢ بعد اذن خاص ، وسنشير الى هذا المصدر بعد الان باسم The Story of the Euphrates Co. وارقام الصفحات تشير الى كتاب عيساوي المشار اليه اعلاه .

(Henry Blosse Lynch) واخـــواه[٢٥] توم او توماس (Thomas) وستيفن (Stephen) وفي اول اجتماع للشركة قدموا عرضا لاحدى الشركات البريطانية لصناعة السفن لبناء باخرة لهم تناســب مياه دجلة وقد وصلت الباخرة التي طولها ١٧٥ قدم مفككة الى حـــوض السفن العائد للشركة[٢٦] في (ماركيل) المعقل[٢٧] حيث تم تجميعهـــا

---

(٢٥) توفي في ٢٣ تشرين الثاني ١٨٩١ وظل طيلة الفترة عضـــوا نشيطا في الشركة يتنقل بين بغداد ولندن واسطنبول لنيل الامتيـــازات والمكاسب للشركة • وبعد وفاة هنري باســـبوع توفي اخـــاه توماس ، فأنيطت مهام ادارة الشركة الى ستيفن الاخ الثالث الذي مكث رئيسا لها حتى وفاته في عام ١٨٩٦ وعندها انتخب هنري بن توماس رئيسا للشركة واستمر يديرها حتى وفاته في عام ١٩١٣ فعين جون لنج (ابن ستيفن) رئيسا حتى عام ١٩٢٦ •

Diary, No. 36, 29 Dec. 1891; Zeki, Saleh, Mesophotamia (Iraq) 1600-1914, Baghdad, 1957, p, 188.

(٢٦) لقد اشترت الشركة الاراضي التي اقامت عليها حوضـــا للسفن وورشة ومستودعات من تايلر Taylor المقيـــم البريطاني في البصرة حتى ١٨٤٣ الذي كان قد اشتراها بدوره من (مانستي)وكيل شركة الهند الشرقية في البصرة فى اواخر القرن الثامن عشر • انظر التفاصيل عن هذه الاملاك في :

(PRO) FO/195/1842, Baghdad and Basrah received :

رسالة القنصل البريطاني العام فى بغداد الى نائب القنصل البريطاني في البصرة المرقمة ٦٥ والمؤرخة في ١١ ايلول ١٨٩٤ •

(٢٧) المعقل أسم نهر من انهار شط العرب منسوب الى معقل بن يسار ويذكر الباحثان بشير فرنسيس وكوركيس عواد (بان الانكليـــز

وسميت باسم مدينة لندن City of London واصبحت جاهزة للعمل في وقت مبكر من عام ١٨٦٢ وتوقع لها ان تقطع المسافة بين بغداد والبصرة في مدة تتراوح بين ٥٢ ــ ٦٠ ساعة بدلا من ٦ ــ ٨ ايام وفي عودتها من البصرة قدر لها ان تقطع المسافة في ٤ ــ ٥ أيام بدلا مــن ٤٠ ــ ٦٠ يوما[٢٨] . واخذت تستقبل البواخر القادمة من الهند بمعدل واحدة منهــا كل ستة اسابيع وشجعتها الارباح على اضافة باخرة اخرى الى الخــدمة النهرية في ٢٤ حزيران ١٩٦٥ باسم الباخرة دجلة[٢٩] التي كانت بطول ١٧٥

حرفوا هذا الاسم الى « ماركيل » ابان احتلالهم للعراق وجاراهم في ذلك من كان يشتغل عندهم فشاعت هذه التسمية المغلوطة) . ويبدو لي ان هذه التسمية المغلوطة شاعت منذ بدأ النشاط الملاحي لشركة لنج فــي المعقل حيث ذكرها السائح (اشر Ussher) باسم ماركيل عام ١٨٦٥ وتكررت على لسان السائح الامريكي فوك عام ١٨٧٥ كما ذكرها بحرفة ادموف في مطلع القرن العشرين للتأكد انظر : فوك ، المصدر السابق ، ص ١١٢ ، ١١٣ . Ussher, op. cit., p. 493. آدموف ، المصــدر السابق ، ص٣٢ والتي سماها ماركيل او كوت الافرنجي . بشير فرنسيس وكوركيس عواد ، نبذة تاريخية في أصول اسماء الامكنة العراقيــة ، مجلة سومر ، ج٢ ، مجلد ٨ ، ١٩٥٢ ، ص٢٧٧ .

(٢٨) ، المصدر السابق ، ص١١٣ فيما ورد في التقرير التجــارى لعام ١٨٦٦ بانها كانت تقطع المسافة بين البصرة وبغداد في عشرة أيام . ثم ورد في تقرير عام ١٨٧٠ بانها تقطع المسافة في ٤ ــ ٧ ايام تبعا لحــالة النهر . Basra C.T.R., 1866 and 1870, p. 255 & p. 296.

(٢٩) لقد واجهت عملية انزالها في النهر بعض الاعتراضات من قبل الوالي نامق باشا الذي اصر على ان عدد السفن التي تحمل العلم البريطاني والمصرح لها بالعمل في الانهار العراقية يجب ان لايزيد على باخرتين ، وذكر بانه لايفرق بين الشركة وبين الحكومة البريطانية ، ولما كانت في الميــاه

قدم وذات دواليب جانبية من الحديد وشيدت خصيصا للعمل في نهـــر دجلة حيث جهزت بالمحركات القوية التي تمكنها من مواجهـــة التيـــار السريع[٣٠] ولكن رغم ذلك كانت تواجه المشاكل الملاحية ابان موســم الصيهود[٣١] • وفي الوقت نفسه كانت الشركة تشغل الباخرة (جمنا) المستأجرة لحسابها في التجارة بين البصرة وبومباي ولندن وذلك لاستيراد السلع التجارية الهندية والاوربية الى العراق وتصدير المواد الأولية والغذائية الى الاسواق الاوربية والهندية[٣٢] ويبدو ان نشاط هذه الشركة في هذه الفترة قد تشعب ، فهي بالاضافة الى اشتغالها في الملاحة النهرية بين البصرة وبغداد كانت تتعاطى التجارة العامة الداخلية والخارجية وتستأجر وتشتري الاراضي الزراعية في العراق لغرض انتاج المحاصيل التي تحتـــاج اليهـــا المصانع البريطانية لاسيما محصول القطن ولهذا الغرض اســـتوردت عام ١٨٦٥ مجموعة من المضخات البخارية الى العراق ولكن السلطات العثمانية

العراقية باخرتان هما (مدينة لندن) و (كوميت) لذا لا يحق لهم استخدام المزيد منها ولكن تدخل وزارة الخارجية حسم المسألة لصالح الشركة •

(IOR) L/P & S/18/B195, Nevigation on the Rivers of Mesopotamia, p. 4.

(٣٠) لقد كان زفوبودا كاتبا للشركة على ظهر الباخرة (مدينة لندن) ثم تحول الى الباخر الجديدة دجلة في ٩ تموز ١٨٦٥ وقد أستغرقت رحلته الاولى بين بغداد والبصرة ٤٢ ساعة و٤٥ دقيقة انظر :

Diary, No. 4, 9 July, 1865.

(٣١) الزوراء ، ٥٩ ، ١٣ ربيع الثاني ، ١٢٨٧هـ •

(٣٢) Diary, No. 4, 12 January, 1866.

وضعت اليد عليها[٣٣] لان الصفقة كانت مخالفة للقوانين والانظمة التجارية العثمانية ولانها تمت بدون موافقة الباب العالي واستمرت الشركة تعمل بحرية تامة خلال السنوات اللاحقة لافي مجال خدمات النقل وانما فى النشاط التجارى ايضا حيث استوردت عام ١٨٦٩ مكائن لضغط الصوف ونصبتها في مخازنها فى المعقل[٣٤] • واخذ وكلاؤها يجوبون ارجاء العراق واقليم عربستان لشراء الصوف لصالح الشركة[٣٥] •

ويبدو واضحا ان الرأسمال الاجنبي الخاص لم يكن يحاول تطوير الشركة ويجازف في الاستثمار ما لم يضمن الربح مسبقا ، ذلك الربح الذي توفر عن طريق تطوير تجارة العراق الخارجية الذي حدث نتيجة التفاعل المتبادل بين الطلب الاوربي الهندي المتزايد على المواد الغذائية والمواد الخام العراقية وبين العرض الوفير من الاراضي والايدي العاملة الضرورية لانتاج

---

(٣٣) The Story of the Euphrates Co. p. 148.

لقد اكد الوالي مدحت باشا على توسيع زراعة القطن فى العراق ابان ولايته ، انظر : الزوراء ٦٢ ، ٢٠ ربيع الثاني ١٢٨٧هـ •

(٣٤) Diary, No. 7, 16 April, 1869.

وظلت الشركة تستورد المزيد منها لتقوم بنصبها فى البصرة وبغداد في السنوات اللاحقة •

(٣٥) Diary, No. 16, 15 July, 1876.

وبمرور الزمن احتكرت الشركة تجارة الصوف في العراق وتخصصت فيه • انظر : المركز الوطني للوثائق ،

No. 51/24, Sheep Breeding and Wools, September, 6th, 1919.

هذه السلع[٣٦] • والذي تعزز بعد افتتاح قناة السويس ١٨٦٩ وانشاء خط مباشر للملاحة بين العراق واوربا[٣٧] الذي لم يؤد الى وصول هذه الخامات والمنتجات الزراعية المحلية الى الاسواق الاوربية على نطاق واسع فحسب وانما ساعد في بداية الامر على ارتفاع اسعارها ايضا[٣٨] • ونتيجة لهذا النشاط حققت الشركة أرباحا قدرت بـ١٠٪ و١٥٪ و٢٥٪ سنويا في الاعوام ١٨٧٠ و١٨٧٢ و١٨٧٣ على التوالي[٣٩] •

وفي عام ١٨٧٣ ونتيجة لتزايد ارباح الشركة من جراء تشعب

---

(٣٦) يستطيع القارىء المهتم الاطلاع على التفاصيل الوافية عن التطور الاقتصادي في العراق في البحث القيم الذي كتبه : الدكتور محمد سلمان حسن ، التطور الاقتصادى في العراق ، صيدا ـ بيروت ، بدون تاريخ ، ص ص ٣٥ ، ٨٨ •

(٣٧) لقد تناول عدد من الباحثين تأثير افتتاح قناة السويس على تطور التجارة العراقية ـ في مقدمتهم الدكتور محمد سلمان حسن ، المصدر السابق ، ويعقوب سركيس ، البصرة : تجارتها قبيل صدر القرن التاسع عشر وبعده ، مباحث عراقية ق٢ بغداد ١٩٥٥ ، ص ٢٧٣ ويوسف غنيمة ، المصدر السابق ، والدكتور عبدالله الفياض ، الزراعة والتجارة فى العراق في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، مجلة الاستاذ ، المجلد الحادى عشر ١٩٦٢ ـ ١٩٦٣ ، ص٣٨٣ ـ ٤٠٧ • الدكتور صالح حيدر ، التطور الاقتصادي فى العراق ، مجلة غرفة تجارة بغداد ، ج٢ ، ٩ ، ١٠ تشرين الثاني وكانون الاول السنة ١٧ ، ١٩٥٤ •

(٣٨) آ • م منتشاشفيلي ، العراق فى سنوات الانتداب البريطاني ، ترجمة الدكتور هاشم صالح التكريتي ، مطبوع على الآلة الكاتبة ص١٧ • (وصدر مؤخراً)

الزوراء ، ٦١ ، ٢٠ ربيع الثاني ١٢٨٧هـ •

(٣٩) Diary, No. 8, 3 May, 1870 and No. 12, 15 may,

نشاطاتها في النقل والتجارة ونظرا لزيادة الطلب على خدماتهـــا من لدن التجار المحليين والاجانب ، اخذت تطالب باستخدام باخرة ثالثة في النهــر لمواجهة تلك الطلبات الا ان الدولة العثمانية لم تكتف بعدم الاســـتجابة لطلبها وانما باشرت في محاسبتها على مخالفاتها(٤٠) • فاعترضت السلطة المحلية مثلا في شباط **١٨٧٣** على استيراد الشركة للزورق البخاري الصغير الذي أخذ ينقل المسافرين والبريد بين البصرة وبغداد(٤١) ، كمـا وفضت طلبا آخر تقدمت به الشركة لتحويل باخرتها المسماة (مدينة لندن) الى سفينة تخزين على ان تحل محلها باخرة جديدة مع لنش بخاري(٤٢) ومن جهة أخرى أصرت السلطات العثمانية المحلية في البصرة في عامي **١٨٧٤** و**١٨٧٥** على منع الشركة من ممارسة نشاطها الملاحي بين البصرة والمحمرة لعدم شرعية ذلك النشاط(٤٣) • وقد التـزم روبرتســون نائب القنصـــل البريطاني في البصرة جانب الشركة واخذ يبعث بتقاريره الى القنصـــل البريطاني العام في بغداد مؤيدا وجهة نظر (بيت لنج) وحقها في الملاحة

---

(٤٠) The story of the Euphrates Co. p. 148.

(٤١) (IOR) L/P & S/18/B76, Memorandum Respecting the Claim of the Euphrates and Tigris Steam-Ship Company to use Berges on t hese Rivers as amatter of "right" p. 6.

(٤٢) Lorimer, IB, p. 1451.

(٤٣) Diary, No. 14, 23 August 1874; (PRO) FO/195/1076.

تقرير روبرتسون المرقم ١ والمؤرخ في ٤ كانون الثاني ١٨٧٥ المرسل الى القنصل البريطاني في بغداد •

بين البصرة والمحمرة لدرجة ان هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد اتهم روبرتسون ـ في أحدى رسائله الى السفير البريطاني في اسطنبول ـ بالتحيز السافر لشركة لنج وبالمشاكسة الواضحة للسلطات المحلية العثمانية في البصرة التي ذكر بانها محقة في دعواها لان (فرمانا) لم يصدر من الباب العالي بشأن السماح بالملاحة بين البصرة والمحمرة ، وعزا القنصل العام سبب حماس روبرتسون لقضايا الشركة الى كونه موظفا سابقاً عندها وله مصالح معها ، ويبدو ان مخالفات روبرتسون بلغت حدا دعت القنصل العام في بغداد الى طلب استبداله بشخص آخر(٤٤) . ولكن الذي حدث فعلا هو تنحية هربرت من قنصلية بغداد وترقية روبرتسون الى درجة المعتمد السياسي في البصرة بحيث خوله المنصب ان يكون عضـوا في الهيئـة السياسـية الهندية(٤٥) . وهذا يوضح لنا الصلات القوية التي كانت تحتفظ بها الشركة مع الاوساط المتنفذة في حكومة الهند . وفي شباط ١٨٧٥ احتـج الباب العالي على تجاوز عدد السفن البريطانية في نهر دجلة على الحد المسموح به بموجب الامتيازات السابقة كما امر بوقف الباخرة الحربية (كوميت) من الملاحة في نهر دجلة(٤٦) . ولكن «اليوت» السفير البريطاني في اسطنبول

---

(٤٤) (PRO) FO/195/1076.

تقرير هربرت القنصل البريطاني العام في بغداد الموجه الى اليـوت السفير البريطاني في اسطنبول في حزيران ١٨٧٥ .

(٤٥) Lorimer, IB, pp, 1472-1473.

نحي هربرت للنزاع الذي حصل بينه وبين رديف باشا في بغداد .

(٤٦) (IOR) L/P & S/18/B75, Memorahum as to the Right of British Ships of war to go up the Tigris and Euphrates, p. 5.

سرعان ما افلح في الحصول على امر من الباب العـــالي بتاريخ ٣١ مارت ١٨٧٥ باستبدال أحدى بواخر شركة لنج القديمة باخرى جديدة والسماح لهـا باستخدام لنشس بخاري في موسم الصيهود[٤٧] وهذه الاستجابة لمطالب الشركة لايمكن تفسيرها مالم نضع نصب اعيننا مسألة الضغوط السياسـية والاقتصادية[٤٨] التي كانت تمارسها الحكومة البريطانية ضـد الدولـة العثمانية التي كانت انئذ خاضعة لتلك الضغوط .

ويصف لنا السائح الامريكي فوك خلال رحلة قام بهـا بين البصرة وبغداد عام ١٨٧٥ نشاط شركة لنج واتساع ثروتها وعمق نفوذها ودورها في تجارة العراق والخليج وازدحام بواخرها بالمسـافرين وامتـلاكهـا لمستودعات الفحم ومخازن البضائع ومكائن ضغط الصوف وورش تصليح البواخر[٤٩] .

وفي ٨ ايلول ١٨٧٦ نكبت الشركة بغرق باخرتها دجلة فى عاصفة عاتية[٥٠] ، ورغم ان خسارة في الارواح لم تحدث ، الا ان قسما كبيرا من

---

(٤٧) (IOR) L/P & S/18/B76, p. 6

(٤٨) ربما كانت مسألة الديون البريطانية واحدة من الاسلحة التي استخدمتها بريطانيا ضد الدولة العثمانية في هذه الفترة وقد اوردت جريدة الزوراء على سبيل المثال قائمة بالديون العثمانية نقلتها من جريدة التايمس البريطانية وبلغ مقدارها ثلاثة مليارات و٢١٢ مليون و٥٠٠ الف قرش عثماني وقد قدرت الفوائد المستحقة دفعها سنويا ب ١٣١٣٩٤٠٨٠ قرش عثماني وكانت بريطانيا فى مقدمة الدول الدائنة . جريدة الزوراء ، ١٢٤ ، ١٥ ذي الحجة ١٢٨٧/آذار ١٨٧١ . (وردت في الاصل ليره عثمانيه)

(٤٩) فوك ، المصدر السابق ، ص‌ص١١٤ ــ ١١٥ ، ١١٧ ، ١٩٥ .

(٥٠) Diary, No. 17, 8 September, 1876; Geary, op. cit. Vol. 1, p. 117.

شحنات الباخرة قد جرفه التيار بسبب الارتفاع الفجائي لمياه نهر دجلة ولم ينقذ الا جزء صغير من تلك الشحنات(٥١) وطالبت الشركة السلطات العثمانية بالسماح لها باحلال باخرة جديدة محل الباخرة (دجلة) الا ان السلطات العليا رفضت الطلب وادعت بأن بريطانيا قد تجاوزت الامتياز الممنوح لها في المياه العراقية عندما شغلت اكثر من باخرتين وذكرت بانها لاتفرق بين الشركة وبين الحكومة البريطانية • ولم تقتصر السلطات العليا على هذا الرفض وانما اوعزت الى السلطات المحلية فى البصرة بمطالبة سفن الشركة بدفع رسوم (الليمان)* المفروضة على السفن التي تتراوح حمولتها بين نصف طن الى خمسة اطنان(٥٢) والتي يبدو بان الشركة كانت تحتفظ بعدد منها تستخدمها في النقل النهري الى جانب بواخرها ، الا ان الشركة رفضت الدفع مدعية بان سفنها معفوة من الرسوم المحلية بموجب نظام الامتيازات ، وسارعت باخبار القنصلية البريطانية بضرورة تحركها للحصول على موافقة الباب العالي بالسماح لها باحلال باخرة اخرى محل تلك التي غرقت في مياه دجلة وبعد مراسلات طويلة بين القنصل البريطاني فى بغداد والسفير البريطاني في اسطنبول افلح هذا الاخير في الحصول على السماح اللازم من السلطات العليا للشركة • وحلت الباخرة (بلوص لنج) مكان الباخرة دجلة في ٤ نيسان ١٨٧٧(٥٣) وقد شيدت الباخرة الجديدة فى لندن من قبل

---

(٥١) The Story of the Euphrates Company, p. 148.

(٥٢) (PRO) FO/602/55.

كتاب والى البصرة الى القنصلية البريطانية ؤرخ سلخ شعبان ١٢٩٣ هـ / ايلول ١٨٧٦ •

(*) اى رسوم الميناء •

(٥٣) Diary, No. 17, 4 April, 1877.

شركة Rennie لصناعة السفن بكلفة ٢٢٠٠٠ باون[٥٤] ، على غرار البواخر النهرية الامريكية وارسلت مفككة الى البصرة وتم تجميعها في حوض السفن العائد للشركة في المعقل وكان السطح العلوي لها واسعا يرتفع فوق القسم الرئيس من الباخرة الى حد يشبه الطابق الارضي للدار الاوربية[٥٥] . وكان طولها ٢٢٠ قدم[٥٦] وعرضها ٤٦ قدما[٥٧] ، اما القسم السفلي من الباخرة فكان يشمل على غرف المسافرين الخاصة وصالة كبيرة ونتيجة لعرضها الخارق فانها غدت لا تحتاج سوى غاطس ٤٫٥ قدم من المياه وكان سطحها العلوي يسع لـ٣٠٠ طن من البضائع[٥٨] وحوالي ١٠٠٠ مسافر ، وتنجز الرحلة بين البصرة وبغداد في فترة تتراوح بين ٣-٨ أيام تبعا لقوة التيار بمعدل للسرعة قدره ١٥ ميلا في الساعة في

---

(٥٤) Lorimer, IB, p. 1531.

(٥٥) Geary, op. cit., Vol. I, pp. 106, 117.
The Story of the Euphrates Co. p. 148.

(٥٦) Ibid.
بينما جعل لوريمر طولها ٢٢٥ قدم وجيري ٢٤٠ قدم . انظر :
Lorimer, IB, p. 1531; Geary, op. cit., Vol. I, p. 117.

(٥٧) The Story of the Euphrates Co. p. 148.
بينما تفاوتت المصادر الاخرى في تحديد عرضها ويبدو ان قياسها لها كان من مناطق مختلفة فحدد لوريمر عرضها عند دعامتها بـ ٢٩ قدما اما جيري فجعل العرض ٤٥ قدما .
Lorimer, IB, p. 1531; Geary, op. cit., Vol. I, p. 106.

(٥٨) Geary, op. cit., Vol. I, pp. 106--107.
Lorimer, IB, p. 1531.
فيما حدد لوريمر حمولتها بـ ٣٨٣ طن .

الظروف الاعتيادية[٥٩] •

وعندما اندلعت الحرب الروسية العثمانية عام **١٨٧٧** اصبحت الحاجة ماسة لارسال المواد الغذائية الى الفرق العسكرية العثمانية المقاتلة في الجبهة الامر الذي ادى الى منع تصدير الحبوب من جميع ارجاء الامبراطورية ، واخذ تجار البصرة المرتبطين بالتجارة الهندية يلحون على القنصل البريطاني فيها بشأن الحصول على موافقة السلطات المحلية بالسماح لبواخرهم وسفنهم المشحونة بالحبوب والتمور التوجه من العمارة والكوت وسوق الشيوخ وبغداد الى البصرة[٦٠] وادعى تاجر اوربي بانه حصل على ترخيص من والي بغداد عاكف باشا يخوله تصدير الحبوب الى الخارج وبادر الى شحن الباخرة النهرية (بلوص لنج) بغية ارسالها الى البصرة وأثارت هذه الصفقة هياجا عاما في بغداد خوفا من المجاعة المرتقبة التي تعقب كل حرب ، وتوجهت الجموع الغاضبة من الاهلين الى دار الكمرك وهددت بتدمير الباخرة ان لم تبادر فورا الى تفريغ شحنتها من الحبوب ، واضطرت الباخرة الاستجابة في الحال تفاديا للانتفاضة التي عمت مدينة بغداد برمتها ، ولكن ما ان حل شهر نيسان من عام **١٨٧٨** حتى الغي قرار الحظر المفروض على تصدير الحبوب ، واستعادت تجارة التصدير حالتها الطبيعية[٦١] • وصادف ان زار البصرة في هذا التاريخ السائح جيري

---

(٥٩) Geary, op. cit., Vol. I, pp. 106-107.

(٦٠) (IOR) FO/602/55.
رسالة التاجر موسى ايوب ميمني المؤرخة ١٥ أيلول ١٨٧٧ موجهة الى القنصل البريطاني في البصرة •

(٦١) Baghdad, C.T.R., 1877-1878, p. 1354; Lorimer, IB, pp. 1498-1499.

Geary الذي قال « بان امام ممثل لنج في البصرة (كارتر)[٦٢] مشاريع كبيرة لتوسيع التجارة في المنطقة بعد ان اصبحت الشركة مالكة لباخرتين هما مدينة (لندن) و (بلوص لنج) اللتان تمخران عباب نهر دجلة بين بغداد والبصرة اسبوعيا لاستقبال سيل البواخر المحيطية القادمة من الهند وبريطانيا بمعدل باخرة في كل اسبوع من بومباي وكل شهر من لندن[٦٣] بالاضافة الى أمتلاك الشركة لبساتين النخيل في المعقل والمستودعات الواسعة للحبوب والمخازن الكبيرة للصوف والمعامل لضغطه على شكل بالات ، وورشـــات لترميم السفن وقدر السائح ارباح الشركة بـ ٢٥٪ سنويا[٦٤] • واستمرت الشركة في تطوير مشاريعها وفي عام ١٨٧٩ اصبحت اكثر اتحادا وتعاونا مع شركة الهند البريطانية للملاحة الباخرية[٦٥] • لان وكلاء الشركتين

---

(٦٢) بدأ نشاطه قائدا لاحدى سفن بيت لنج ثم اصبح ممثلا للشركة في البصرة ونائبا للقنصل اثناء غياب روبرتسون عنها ، وكان يتقن اللغـة العربية ويتكلم بها كأنه واحد من ابنائها ، لذا استطاع تكوين العلاقات مع شيوخ العشائر في المنطقة عن طريق تقديم الخدمات الطبية لهم حتى لقب بالشيخ الابيض •

Diary, No. 18, 13 May, 1877
(PRO) FO/602/55.

رسالة من حاكم عربستان (اقبال الدولة) الى ناصر باشا السعدون والى البصرة مؤرخة ٢٢ جمادى الاولى ١٢٩٤ فيها توصية لكارتر الذي سماه (كارتر ابو لولتين وابو لحيتين صديقنا وصديقكم) •

Geary, op. cit., Vol. I, p. 89.

فوك ، المصدر السابق ، ص١١٤ •

(٦٣) Gearyo, p. cit., Vol. I, p. 89.

(٦٤) Ibid. pp. 89, 106.

(٦٥) وكلاء هذه الشركة في البصرة هم كرى مكنزي (بيت الوكيل) للاستزادة انظر ص٢١٨ من هذا الفصل •

غدت لهم مصالح مشتركة في تشجيع استيراد البضائع الصناعية من بريطانيا والهند الى البصرة وبغداد[66] ، وتصدير المواد الاولية والمحاصيل الزراعية من العراق الى أوربا والهند لدرجة اصبح منظر وقوف اكثر من عشر بواخر محملة بالمنتجات الزراعية للقطر في آن واحد على شكل خط طويل في مياه شط العرب امام ميناء البصرة ، امرا مألوفا[67] وهذا التصدير الواسع يفسر لنا بان الاقتصاد الزراعي والحيواني في العراق قد تحول الى اقتصاد قائم على اساس الربح لا على اساس اشباع الحاجات المحلية ، ومعظم تلك الارباح الخيالية كانت تجنيها شركة لنج والشركات الاجنبية الاخرى التي شرعت تنافسها للحصول على امتيز للملاحة في نهر دجلة الامر الذي ادى بشركة لنج الى طرح اربعمائة سهم جديد بقيمة ٥٠ باونا لكل سهم لاشراك عدد من تلك الشركات المنافسة ونتيجة لذلك اصبح (داوز) Daws احد المساهمين بشركة كرى ــ داوز عضوا في مجلس الشركة بعد ان اشترى مقدار من تلك الاسهم[68] .

وقد اقترحت شركة لنج اكثر من مرة الاستفادة من نهر الفرات للملاحة نظرا لزيادة المحاصيل المعدة للتصدير والتي تكدست على ضفاف الرافدين بسبب تلكؤ الملاحة في نهر دجلة في الاعوام الاخيرة لانخفاض منسوبه نتيجة فتح الترع والجداول لرى الاراضي الزراعية على ضفتيه

---

(٦٦) The Story of the Euphrates Co. p. 148.

(٦٧) Geary, op. cit. Vol. I, p. 89.

(٦٨) The Story of the Euphrates Co. p. 148.

في جنوب العراق[٦٩] • وقد قام تارت (Tartt) رئيس مهندسي شركة لنج بمسح نهر الفرات بدأ ببلس (مسكنه) في اعالي الفرات وانتهـاء بالبصرة ولكن مشروع الملاحة البخارية في نهر الفرات لم ينفذ آنئذ[٧٠] وذلـك لكثرة الصخور والالتواءات في اعاليه • وبفشل مشروع الملاحة في نهـر الفرات حاولت الشركة توسيع نشاطها في نهر دجلة فاوصت على باخـرة جديدة ، وفي ١٣ تشرين الاول ١٨٧٩ وصلت البصرة الباخرة البريطانية (آتندال) وهي تحمل على متنها باخرة الشركة وهي مفككة بالاضافة الى لنشين بخاريين[٧١] • وقد تم تركيبها في حوض السفن العائد للشركة في المعقل ، ولم تشغل بصورة دائمة الا في عام ١٨٨١ باسم الباخرة (خليفة)[٧٢] وكانت اكثر ملائمـة لظروف النهر حيث لم تكن تحتاج سـوى الى قـدم وسبعة انجات من المـاء كغاطس [٧٣] ولا تستهلـك

---

(٦٩) ان الطلبات المتزايدة من قبل الاحتكارات الاجنبية على المنتجات الزراعية ادت الى استثمار مزيد من الاراضي بصورة كيفية وايصال الماء اليها عن طريق فتح الترع والجداول التي ساهمت على زيادة ملوحة التربة بمرور الزمن ، هذه الظاهرة التي تعاني منها الاراضي الزراعية في الوقت الحاضر •

(٧٠) The Story of the Euphrates Co. p. 149.

(٧١) Diary, No. 21, 13 October, 1879. and No. 21, 20 October, 1879.

(٧٢) (PRO) FO/195/1612.

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد المرقم ٦٠٥ والمؤرخ في ٦ أيلول ١٨٨٨ الموجه الى وليم وايت السفير البريطاني في اسطنبول في معرض وصفه لنشاط الشركة •

(٧٣) Diary, No. 21, 14 Feb. 1880.

سوى خمسة اطنان من الفحـــــــم في كل ٢٤ ساعة مـــزودة بدولابين[٧٤] وحمولتها ٣٥٠طن[٧٥] وقوتها مائة حصان[٧٦] ومعدل سرعتها ١٤ ميلا في الظروف الاعتيادية ، وبدأت اولى رحلاتها التجريبية من البصرة وهي تحمل شحنة من الحبوب المتوردة لمواجهة المجاعة التي سادت كل العراق تقريبا [٧٧] . ومن جهة اخرى استغلت الشركة تفاقم المجاعة في العراق واستوردت (جنيبة)[٧٨] لتربطها بالباخرة (بلوص لنج) بحجـة المساهمة في استيراد الحبوب للقطر المنكوب ، في الوقت الذي كانت تخطط من اجل توسيع نشاطها التجاري والملاحي وبدأت الباخرة (بلوص لنج) اولى رحلاتها وهي تسحب ورائها (جنيبتها) في ٧ آذار ١٨٨٠[٧٩] الا ان امراً صدر في ١٠ نيسان ١٨٨٠ بمنع بواخر شركة لنج من سحب (الجنيبات)

---

(٧٤) الزوراء ، ١٠٥٨ ، سلخ ذي الحجـــة ١٢٩٩/تشـرين الاول ١٨٨٢ .

(٧٥) تقرير القنصل البريطاني في بغداد ٦٠٥ في ٦ ايلول ١٨٨٨ . (PRO) FO/195/1612.

فيما ورد في جريدة الزوراء بان حمولتها ٤٠٠ طن انظر العدد ١٠٥٨ سلخ ذي الحجة ١٢٩٩هـ .

(٧٦) تقرير القنصل البريطاني في بغداد ٦٠٥ في ٦ أيلول ١٨٨٨ (PRO)/FO/195/1612. بينما ورد في جريدة الزوراء ان قوتها ٣٠٠ حصان . الزوراء ، العدد ١٠٥٨ سلخ ذي الحجة ١٢٩٩ هـ .

(٧٧) The Story of the Euphrates Co. p. 149.

(٧٨) وتسمى ايضا (مقطورة) اما اسمها المحلي في العـــراق فهو (دوبة) .

(٩٧) Diary, No. 21, 7 March, 1880.

ورائها[٨٠] ، وطيلة عام ١٨٨١ بذلت المساعي غير المثمرة من قبل شركة لنج ووزارة الخارجية البريطانية لاقناع السلطات العثمانية بالسماح لهـا بسحب الجنيبات وراء بواخرها وذلك لمواجهة الطلبات المتزايدة على خدماتها في العراق[٨١] . وقد توجه رئيسها الى أسطنبول وبعد عدة اشهر من المفاوضات صدر قرار من مجلس الوزراء العثماني لصالحها ولكن السلطان رفض التوقيع على الامر الصادر الى والي بغداد[٨٢] ومما زاد في الطين بلة في هذه الفترة غرق احدى بواخرها المسماة (مدينة لندن) قرب القرنة[٨٣] . الامر الذي ادى الى تعثر اعمالها ووصفت لنا السائحة مدام ديولافوا التي زارت البصرة عام ١٨٨١ وسافرت منها الى بغداد على ظهر احد بواخر شركة لنج ، اوضاع الشركة ونعتت بواخرها بالقذارة والاهمال وانتقدت الشركة لانها تسمح للمسافرين باعداد الطعام وغسل الملابس في ممراتها وعنابرها[٨٤] .

ومن جهة اخرى استحصلت الشركة نتيجة الحاحها وضغط الحكومة البريطانية ، موافقة الباب العالي على انزال باخرة جديدة في النهر تحل محل

(٨٠) Diary, No. 22, 10 April, 1880.

(٨١) (IOR.) L/P & S/18/B78.
Messrs, Lynch and Co. to Consul-General Plowden, Baghdad, March 11, 1881, p. 8.

(٨٢) The Story of the Euphrates Co. p. 149.

(٨٣) ———

(٨٤) ديولافوا ، رحلة مدام ديولافوا الى كلده العراق ١٨٨١ ، ترجمة علي البصري ، بغداد ، ١٩٥٨ ، ص٢٧ .

الباخرة (مجيدية) وكان طولها ٢١٥ قدم[(٨٥)] وعرضها ٣٥ قدما وحمولتها ٢٧٣ طن [(٨٦)] وهي تشبه باخرتها الاخرى (خليفة) الى حد كبير • وما ان باشرت رحلاتها حتى صدر قرار في ١٦ حزيران ١٨٨٣ بمنع البواخر البريطانية من العمل في نهر دجلة لان امتيازها في الاساس هو نهــــر الفرات[(٨٧)] • ونفذ القرار اعتبارا من ٢٨ حزيران ١٨٨٣ وتوقفت سفن شركة لنج عن العمل تماما وابرق الكولونيل تويدى (Tweedie) القنصل البريطاني العام في بغداد الى السفير البريطاني في اسطنبول يعلمه بالامــــر ويعزو اسباب المتاعب التي أخذت تواجه الشركة في الفترة الاخـــيرة الى القنصل الروسي في بغداد[(٨٨)] ونتيجة لجهود السفير ومســــاعي وزارة الخارجية البريطانية ابطل قرار الحظر في ٤ آب ١٨٨٣[(٨٩)] وفق شروط خاصة[(٩٠)] الا ان الخدمات الملاحية البريطانية في النهر اخذت تتعثر في

(٨٥) Diary, No. 26, 11 June, 1883.

(٨٦) (IOR) L/P & S/29/C236, p. 191.

(٨٧) (IOR) L/ P & S/18/B 195; Navigation on the Rivers of Mesopotamia p. 6; Diary, No. 26, 16 June, 1883.

(٨٨) وصل بغداد عام ١٨٨١ واستأجر دار عبدالرحمن الباجه‌جـي ببدل ايجار سنوي قدره ٦٥ ليرة • Diary, NO. 23, 3Feb. 1881.

(٨٩) Diary, No. 26, 4 August 1883.

(٩٠) هذه الشروط هي :
١ ـ يجب عدم تفسير القرار بانه ارتياب او تقليل من قيمة الحقوق التي يدعيها الباب العالي بخصوص الملاحة في نهر دجلة •
٢ ـ ان مسألة هذه الحقوق يجب مناقشتها بين الحكومتين العثمانية والبريطانية •
٣ ـ يجب ان لا تطالب الشركة او الحكومة البريطانية بالتعويض بسبب ما حدث • Lorimer, IB, p. 1537.

هذه الفترة بسبب الغضب العارم الذي انتاب جميع الأوساط العثمـــانيـة الرسمية وشبه الرسمية[٩١] وحتى الرأي العام المسلم في كل مكان كرد فعل لاحتلال بريطانيا للاراضي المصرية عام **١٨٨٢** وحاولت الشركة المطالبة بالتعويض عن الخسارة التي ادعت بانها تحملتها من جراء توقف سفنها عن العمل وقد ساند المعتمد البريطاني في بغداد موقفها وقدم مذكرة رسمية الى والي بغداد الا ان (اللورد كرانفيل) وزير الخارجية البريطاني امـــر بسحب المذكرة التي رفعتها الشركة واقنعها بان الظروف غير ملائمة لمزيد من الضغط على الحكومة العثمانية[٩٢] • ويبدو ان الوزير استشار محكمة العدل الملكية في لندن بشأن شرعية المطالبة بالتعويض لكنه لم يتلق جوابا مشجعا منها[٩٣] • وفي الوقت الذي كانت السلطات العثمانية تحاول فيه تأكيد سيادتها وتنفيذ قراراتها بشأن الملاحة في نهر دجلة لم تحاول ايجاد البديل ، فلخدمات الملاحية العثمانية كانت بطيئة ومتعثرة وغالبا ما كانت المنافسة بين بواخرها وتلك العائدة لشركة لنج تنتهي لصالح الاخيرة ، التي

---

(٩١) كتبت جريدة ترجمان حقيقت) الصادرة في اسطنبول : ان وجود شركة لنج في المياه العراقية لطمة موجهة للسيادة العثمانية •

انظر قصاصة من جريدة Eastern Express الصادرة في لنـدن بتاريخ ٨ أيلول ١٨٨٣ وفيها اقتباس من الجريدة العثمانية المشار اليها اعلاه ويمكن الاطلاع عليها في
(PRO) FO/78/3992, Navigation of the Tigris and Euphrates Cases of the Comet and Messrs. Lynch. 1883-1886, pp-24-25.

(٩٢) The Story of the Euphrates, p. 149; Lorimer, 1B, pp. 1506-1509.

(٩٣) (PRO) FO/78/3992, p. 153.

تميزت بالخبرة والقدرة في شؤون الملاحة والتجارة والعلاقات الوطيدة مع شيوخ العشائر فى طول وعرض البلاد ، تلك العلاقات التي استغلتها شركة لنج لاثارة المتاعب للسلطات العثمانية فى العراق ولبواخر «شركة عمـان العثماني » بشكل خاص كلما حاولت تلك السلطات وضع القيـود على نشاطها او بادرت الى محاسبتها على مخالفاتها للانظمة والمراسيم العثمانية ، فرئيس عشائر البو محمد على سبيل المثال كان يتعرض بصورة مسـتمرة للبواخر العثمانية فى الوقت الذي كان يسمح للبواخر البريطانية بالمرور بامان من مناطق سكنى عشائره قرب العمارة[٩٤] • وهذه التحرشات المتقنة التخطيط كانت تدفع بالتجار الوطنيين الى التعامل مع شركة لنج وتفضيلها على «شركة عمان العثماني» لانها اصبحت أكثر ضمـانا وامانا • واستغلت شركات بريطانية اخرى منها شركة كرى مكنزي توتر العلاقات بين السلطة العثمانية وشركة لنج فى العراق فقدمت طلبا عام **١٨٨٥** للحصول على امتياز للملاحة في المياه العراقية الا ان مجهوداتها باءت بالفشل امام مناورات شركة لنج التي عرضت على الفور مشروع تشكيل شركة عثمانية بريطانية مشتركة للملاحة فى نهر دجلة وتوجه رئيسها الى اسطنبول عام **١٨٨٦** للاتفاق عـلى الامر ورغم ان المفاوضات اخفقت بشأن تأسيس الشركة الجديدة الا انها افلحت في تخفيف التوتر بين الطرفين والسماح للشركة بسحب «الجنيبات» خلف بواخرها فى نهر دجلة[٩٥] وكادت الشركة ان تحقق هدفها لولا صدور قرار جديد من الباب العالي بسحب الموافقة بعد ثلاثة شهور فقط مـن

---

(٩٤) Lorimer, IB, pp. 1508-1509.

استمرت هذه التحرشات طيلة الفترة ١٨٨٠ ـ ١٨٩٢ •

(٩٥) The Story of the Euphrates Co. p. 150, Diary, No. 29, 8 Dec. 1886.

الموافقة عليه وادعت الشركة هذه المرة بان الروس كانوا وراء هذا القرار الذي نفذه عزت افندي والي البصرة الجديد فور وصوله الى مقر عمله ، عام ١٨٨٦[٩٦] ولكن هذا المنع لم يدم طويلا نتيجة جهود الشركة وسعي السفير البريطاني في اسطنبول الذي حصل لها على موافقة مجددة • وفي ٢٣ كانون الثاني غادرت الباخرة (خليفة) البصرة في طريقها الى بغداد وهي تجر وراءها (جنيبة) محملة بالبضائع بموجب القرار الجديد[٩٧] •

ورغم هذه العقبات التي أخذت تعاني منها الشركة في الآونة الاخيرة فانها ظلت تحقق ارباحا كبيرة ، لتزايد الطلب الاوربي على المواد الغذائية والاولية في العراق ، نتيجة توفر الاراضي الخصبة والايدي العاملة الرخيصة ، لدرجة بادرت الشركة الى توزيع العلاوات المغرية على ملاحيها وموظفيها ومستخدميها[٩٨] الذين كانوا في غالبيتهم من البريطانيين والآثوريين[٩٩] ، ومن جهة اخرى فأن العقبات التي اعترضت طريق تطورها في العراق دفعتها الى بذل المساعي للحصول على امتياز من الحكومة

---

(٩٦) Diary, No. 29, 12 January, 1887.

(٩٧) Diary, No. 29, 23 January, 1887.

(٩٨) ان مقدار العلاوة التى حصل عليها الكاتب زفوبودا عام ١٨٨٢ كان ٢٢٥ بيشلغ أي ١١,٢٥ ليرة عثمانية او ما يساوي عشرة بأونات انكليزية :
Diary, No. 26, 4, 7 June, 1883; Diary, No. 32, 20 June, 1888.

(٩٩) منتشاشفيلي ، المصدر السابق ، ص٣١ ذكر بان اثوري تلكيف الكلدان احتكروا لوقت طويل تقديم الايدي العاملة للسفن النهرية •
وذكر جيري عام ١٨٧٨ ان مستخدمي البواخر هم من كلدان الموصل الاشداء •

الايرانية للملاحة في نهر الكارون بين المحمرة والاحواز لاستثمار رؤوس اموالها الكبيرة التي كونتها في العراق وبقصد احتكار الملاحة في المنطقة برمتها وافلحت في مسعاها واستحصلت على فرمان من الشاه ناصرالدين عام ١٨٨٨ يمنحها هذا الامتياز[١٠٠] ومنذ عام ١٨٩٠ اخذت الشركة تسير في نهر الكارون باخرتين هما ملامير (Malamir) التي حمولتها ١٢٠ طن وتعمل تحت العلم البريطاني و (Shushan) التي حمولتها ٢٥ طنا وترفع العلم الايراني ، وغدت الشركة لوحدها تسيطر على نصف تجارة المنطقة وتقوم بتوزيعها في اصفهان ومنطقة بختياري واصبح في استطاعتها منافسة الشركات الاخرى لان اجور الشحن على بواخرها كانت تقل ٥٪ عن اسعار بقية الشركات[١٠١] • وقد جازفت هذه الشركة في فتح طريق عبر اراضي قبائل البختياري من الاحواز الى اصفهان وذلك لمنافسة طريق بوشهر ـ شيراز ـ اصفهان التقليدي الذي كان مستخدما من قبل القوافل التجارية المحلية عبر العصور ، ورغم ان الطريق الجديد كان يفتقر الى دور الاستراحة « والخانات» اللازمة ومياه الشرب وخاصة في اولى المرحلتين الا ان الشركة المغامرة ظلت تصرف المبالغ الطائلة على شكل هبات الى رؤساء البختيارية لضمان الامن في الطريق الجديد[١٠٢] يقينا منها بانها ستستعيد

---

(١٠٠) انظر من الفصل الاول عن الاتفاقيات •

(١٠١) (IOR) R/15/1/338, Iraq General, p. 7. No. 12/25, Miscelleaneous Printed Papers regarding German, Gulf Trade, No. 406, 11th Feb. 1914, pp. 2-5.

(١٠٢) Whigham, op. cit., p. 121.

أضعاف تلك المبالغ من الارباح التي ستجنيها من جراء احتكار تجارة المنطقة بالضبط كما فعلت من قبل في العراق عندما حصلت على أمتيازها لاول مرة عام ١٨٤١ • وانفقت الاموال وقدمت الهدايا الى رؤوساء العشائر القاطنة على ضفاف نهر دجلة وضمنت عدم تحرشهم ببواخرها[١٠٣] •

اما في المياه العراقية فان علاقات الشركة بالسلطات المحلية ظلت متوترة ولم تحسم مسألة حق الشركة في سحب « المقطورات » ورائها ، ويذكر السائح (بدج) أثناء وجوده في بغداد عام ١٨٩١ بان اسواق المدينة تناقلت خبرا مفاده ان الحكومة البريطانية اعلمت الباب العالي بان عشرين الفا من الجنود الهنود سيتوجهون الى بغداد خلال اسبوعين اذا ادى الامر الى توقف البواخر عن سيرها نهائيا[١٠٤] • وفي عام ١٨٩٢ تطورت « شركة عمان العثماني» عندما ساهم في رأسمالها الباب العالي ، لذا أقترح ممثل شركة لنج في بغداد على المسؤولين البريطانيين فيها ضرورة اعلام السفير البريطاني في اسطنبول ليسعى بدوره لاستحصال قرار بالغاء جميع القيود المفروضة على استخدام الشركة للمقطورات ليتسنى لها مواجهة نشاط شركة عمان العثماني ، الا ان السفير البريطاني وجد ان الوقت غير مناسب لتقديم

---

(١٠٣) الدكتور عبدالعزيز نوار ، المصالح البريطانية في انهار العراق ، ص٧٣ وص١٠ – ١١ من الملحق السادس باللغة الانكليزية وهو عبارة عن تقرير قدمه رولنصون القنصل البريطاني العام في بغداد الى ستراتفورد كاننك يذكر فيه تقديم اصحاب السفن البريطانية الهدايا (البقشيش) الى رؤوساء العشائر • ولم يذكر الناشر رقم وتاريخ الوثيقة الا ان تاريخها يتحدد بعام ١٨٤٥ من الوثائق اللاحقة التي تعالج نفس الموضوع •

(١٠٤) بدج ، المصدر السابق ، ج١ ، ص ٧٩ •

مثل ذلك الطلب(١٠٥) • ونظرا لاستمرار تلك القيود فان الشركة اوعزت الى المستوردين ان يوجهوا تجارة ايران الى المحمـــرة بدلا من البصرة ليتم نقلها عبر الكارون الى اصفهان بدلا من أرسالها الى كرمنشاه عن طريق بغداد • لاسيما بعد حصولها على امتياز الملاحة في نهر الكارون منذ عام ١٨٨٨ ، وبذلك اسهمت هذه الظروف في تطوير تجارة المحمرة(١٠٦) •

وفي عام ١٨٩٣ منحت الحكومة العثمانية شركة عمان العثماني امتيازا أستطاعت بموجبه استلام البضائع المستوردة من السفن المحيطية في البصرة دونما الحاجة الى انزالها في كمارك البصرة وانما التوجه بها الى كمرك بغداد مباشرة(١٠٧) هذا الامتياز دفع بعض التجار العراقيين والاجانب الى التعامل مع الشركة العثمانية لضمان وصول بضائعهم بسرعة الى بغداد ، لذا سارعت شركة لنج وطلبت من القنصل البريطاني العام في بغداد ان يسعى لدى السلطات المحية للسماح لبواخرها ايضا باستلام البضائع من السفن المحيطية في البصرة على غرار ما تفعله بواخر الشركة العثمانية(١٠٨) • الا ان السلطات المحلية ادعت بان ذلك يقتضي استحصال موافقة الباب العالي ،

---

(١٠٥) The Story of the Euphrates Co. p. 150.

(١٠٦) Lorimer, IB, p. 1539.

(١٠٧) (PRO) FO/195/1799, Baghdad and Basrah.
رسالة شركة لنج الى القنصل البريطاني في بغداد بتاريخ ١٣ مايس ١٨٩٣ •

(١٠٨) (PRO) FO/78/4604, Navigation of Tigris and Euphrates, 1891-1894.
رسالة من شركة لنج مرقمة ٩١ ومؤرخة في ١١ مايس ١٨٩٣ الى القنصل البريطاني العام في بغداد •

وبعد مفاوضات دامت ثمانية شهور حصلت الشركة على موافقة مماثلة وبدأت بواخرها اولى رحلاتها وهي تحمل ٢٠٠ رزمة من البضائع المستوردة الى الى البيوت التجارية في بغداد دون امرارها في كمرك البصرة[١٠٩] • ولم يمض وقت طويل على حصول الشركة للامتياز الجديد حتى فرض حظر على البواخر العاملة بين البصرة وبغداد بسبب تفشي مرض الكوليـــرا في ميناء البصرة واقتصرت بواخر شركة لنج على ممارسة نشاطها الملاحي بين البصرة والكوت منذ ٣٠ مايس **١٨٩٣** وحتى **٥** آب **١٨٩٣**[١١٠] وقاست الشركة كثيرا من هذا الاجراء الذي اثر بشكل واضح عــلى تجـــارة البصرة[١١١] مثلما سبب هبوطا في ارباح الشركة الى **١٥**٪ بدلا من **٢٥**٪ التي وصلت اليها في السابق [١١٢] •

وظلت الشركة حتى عام **١٨٩٥** لايحق لها استخدام اكثر من باخرتين في المياه العراقية رغم احتفاظها دائما بباخرة احتياط كانت تبـــادر الى استخدامها كلما تعرضت واحدة من بواخرها الى العطب او احتاجت الى الترميم والاصلاح ولكن كان عليها ايضا استحصال موافقة مسبقة من الباب

---

(١٠٩) (PRO) FO/195/1779.
رسالة فرع شركة لنج في بغداد الى القنصل العام فيها بتاريخ ١٣ مايس ١٨٩٣ •

(١١٠) Diary, No. 37, 30 May, 1893 No. 37,5 August, 1893.

(١١١) Basra C.T.R., 1893, p. 6.

(١١٢) (PRO) FO /195/1799/1893, Baghdad and Basrah.
رسالة القنصل البريطاني في البصرة الى الوكيل السياسي في الخليج العربي وصورة منها الى القنصل البريطاني في بغداد بتاريخ ١٤ حزيران ١٨٩٣ •

العالي[١١٣] • كما حصل عندما ارادت اجراء بعض الترميمات على الباخرة (خليفة) واضطرت الى طلب موافقة السلطات العليا لاحلال الباخرة (بلوص لنج) محلها لمدة خمسة عشر يوما وان هذه الاجراءات كثيرا ما كانت تؤدي الى تكدس السلع في ميناء البصرة وتسبب فتورا في النشاط التجاري مما دعا غرفة تجارة لندن في كانون الاول ١٨٩٧ الى الاحتجاج على تصرفات السلطات العثمانية بعدم سماحها لاستخدام شركة لنج للمقطورات في نهر دجلة قائلة « ان بعض اعضاء غرفتنا مرتبطين بالتجارة مع بلاد الرافدين وان شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية (شركة لنج) لها في الوقت الحالي (٤٠٠٠) طن من البضائع المستوردة مطروحة في ارصفة البصرة لا تستطيع نقلها الى بغداد بسبب المضايقات التي تواجهها من قبل السلطات العثمانية لدرجة اضطرت الشركة للايعاز الى وكلائها في الخارج بعدم ارسال شحنات جديدة من البضائع الى البصرة ريثما تستطيع الانتهاء من نقل تلك السلع المكدسة ، واكدت الغرفة ان هذا الحظر يضر بالتجارة البريطانية في المنطقة ، لذا حثت وزارة الخارجية على ضرورة الاسراع للبدء بالمفاوضات مع الجانب العثماني للتوصل الى حل سريع يؤدي الى تحسين الملاحة في نهر دجلة وعرض مجلس غرفة تجارة لندن ثلاثة مقترحات هي :

١ ـ الحصول على سماح من الحكومة العثمانية باستخدام باخرة ثالثة للشركة تعمل تحت العلم العثماني •

---

(١١٣) (PRO) FO/602/6 File No. 7, Navigation of the Euphrates and Tigris, 1887-1903.

رسالة من شركة لنج مرقمة ١٣ ومؤرخة ٢٨ كانون الاول ١٨٩٥ موجهة الى القنصل البريطاني في بغداد •

٢ ـ الحصول على سماح من الحكومة العثمانية لسحب المقطورات وراء الباخرتين البريطانيتين العائدتين الى شركة لنج •

٣ ـ مفاتحة الحكومة الايرانية حول ضرورة فتح طريق شوشتر ـ كرمنشاه ـ همدان ، وذلك لنقل الصادرات الاوربية الى ايران عن طريق نهر الكارون بدلا من التوجه الى البصرة بقصد اعادة تصديرها الى ايران عبر العـراق •

وحثت غرفة تجارة لندن في ختام رسالتها وزارة الخارجية البريطانية بضرورة السعي الجاد للحفاظ على الامتيازات التي حصلت عليها بريطانيـا في العراق وحذرت بان اى تساهل منها سوف يؤدي الى تحـول تلـك الامتيازات لصالح دول اخرى «متربصة»(١١٤) •

وفي عام **١٨٩٨** أخذت الشركة تبعث بتقاريرها الى القنصلية البريطانية في كل من البصرة وبغداد محتجة على قيام بعض المزارعين بشق الترع التي تأخذها مياهها من نهر دجلة لسقي مزروعاتهم مدعية بان تلك الجداول في الوقت الذي لا تفيد الزراعة نتيجة تسرب مياهها الى الصحراء ، فانها تضر بالملاحة في نهر دجلة(١١٥) • ويبدو ان منسوب المياه في نهـر دجلـة

---

(١١٤) (PRO) FO/78/4889, Navigation of the Tigris and Euphrates 1895-1897, From the London Chamber of Commerce to Secretary of State for Foreign Affairs 24 Dec. 1897.

(١١٥) (PRO) FO/78/5115
رسالة شركة لنج المؤرخة ٢٣ أيلول ١٨٩٨ الى القنصل البريطاني في بغداد ورسالة القنصل البريطاني العام في بغداد الى وزارة الخارجيـة البريطانية في ٦ تشرين الثاني ١٨٩٨ •

هبط في السنين الاخيرة بسبب الاقبال الاوربي الهندي المتزايد على المحاصيل الزراعية العراقية الذي تطلب استصلاح اراضي زراعية جديدة والمباشرة بشق الترع والسواقي لريها حتى غدت البواخر العائدة لشركـــة لنــج لاتستطيع الاستمرار في رحلاتها بين البصرة وبغداد مباشرة وانما اضطرت الى التوقف ثلاث او اربع مرات في الجزء الادنى من النهر وبخاصة بين القرنة والعمارة لكثرة فروع النهر هناك(١١٦) • ونتيجة لهذه الظاهـــرة سعت شركة لنج عام ١٨٩٩ للحصول على أذن بسحب «المقطورات» فـــي فصل انخفاض المياه على الاقل واستطاع « اوكونور » السفير البريطاني في اسطنبول الحصول على موافقة من الباب العالي بهذا الشـــأن الا ان تلك الموافقة سرعان ما سحبت في آب من نفس العام(١١٧) نتيجة توتر العلاقات العثمانية البريطانية بشأن قضية الكويت ولشعور الدولة العثمانية بالخطر الذي بات يهددها من جراء امتداد النفوذ البريطاني الى رأس الخليج العربي وخشيتها من امتداد ذلك النفوذ على يد شركة لنج الى الداخل ايضا(١١٨) •

وبات من الواضح ان شركة لنج كلما كانت تواجه ضغوطا جديدة في العراق كانت تسعى لتطوير ميناء المحمرة وتوجيه سيل السلع المستوردة لصالح ايران الى هذا الميناء بدلا من البصرة ونتيجة لذلك زادت قيمـــة

---

(١١٦) D.G. Hogarth, the Nearer, East, London, 1902, p. 219.

وليم ويلكوكس ، تقرير عن ري العراق ومقدمه عن مستقبل العراق ، الجزء الاول ، مطبعة الحكومة ، بغداد ١٩٣٧ ، ص٤٥ يجعل صعوبة الملاحة بين قلعة صالح والعزير •

(١١٧) Lorimer, IB, p. 1539.

(١١٨) الدكتور نوار ، المصالح البريطانية ، ص‌ص١٩١ـ١٩٢ •

الصادرات والواردات لميناء المحمرة خلال العقد الاخير من القرن التاسع عشر الى الضعف(١١٩) .

وبالاضافة الى مشاكل انخفاض منسوب مياه دجلة ، وتوتر العلاقات السياسية العثمانية البريطانية ، تفشى في هذه الفترة مرض الكوليرا في البصرة ، لذا بادرت السلطات المحلية العثمانية الى منع البواخر من مغادرة الميناء الى بغداد وقد دام الحظر الى كانون الثاني من ١٩٠٠(١٢٠) .

ومن المناسب ان نورد هنا ما ذكره زويمر في صدد وصفه لرحلة له عام ١٩٠٠ على ظهر احدى بواخر (بيت لنج) بين البصرة وبغداد ليتسنى لنا الاطلاع على نموذج حي لاوضاع الشركة وحالة المسافرين وظروف التجارة . يقول السائح « ان شركة لنج تملك ثلاث بواخر ولكنها لا يحق لها استخدام سوى باخرتين بين البصرة وبغداد حيث تستغرق الرحلة من اربعة الى خمسة ايام وبالعكس حوالي ثلاثة ايام ، اما في فترة انخفاض منسوب المياه في النهر فان الرحلة تستغرق وقتا اطول وفي المناطق الضحلة تضطر الباخرة الى تفريغ بعض حمولتها في زوارق صغيرة لتستطيع اجتيازها ثم يعاد تحميل الشحنات الى الباخرة مرة اخرى بعد تجاوز تلك المناطق الحرجة ، فالتجارة تعاني كثيرا من جراء هذه العقبات لدرجة ان البضائع تبقى مكدسة اسابيع متعددة في انتظار من ينقلها الى بغداد(١٢١) . ويضيف

---

(١١٩) Whigham, op. cit., 123; Mohammerah. C.T.R. 1891-1900.

(١٢٠) الزوراء ، ١٨٤٩ ، ١٥ رمضان ١٣١٧ / كانون الثاني ١٩٠٠ .

(١٢١) Zwemer, op. cit., pp. 131-132.

واكدت جريدة الزوراء هذه الحقيقة عندما ذكرت ان البضائع التي تصل البصرة من مختلف الجهات لاتزال مطروحة كالجبال انظر : الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ١٣١٨ كانون الاول ١٩٠٠ .

السائح ان كل فئات الناس تجدهم على ظهر الباخرة فهم خليط من العرب والاتراك والايرانيين والهنود والارمن واليونانين • كما تجـد الحقائب والصناديق ومعدات الطبخ واواني المياه مثلما ترى الخيل والبغال والاغنام والوز والدجاج وهي تشكل مجتمعا غريبا وان ازدحام الناس لكبير لدرجة يصعب على المرء ان يعثر على حاجياته في الباخرة لانها تحمل مئات المسافرين ومئات الاطنان من البضائع في مكان واحد[١٢٢] • ومثل هذا الوصف اطلقه السائح جيري من قبل على احدى بواخر الشركة عندما قال « ان المسافرين من مختلف القوميات يفترشون سطح السفينة وهم يحتسون القهوة ويدخنون الغليون[١٢٣] » •

ومن جهة اخرى ظلت مسألة تراكم البضائع وتزايدها في ارصـفة ميناء البصرة دون حل ، ففي نهاية عام ١٩٠٢ تكدست الشحنات في البصرة بكميات كبيرة نظرا لعدم استطاعة شركة لنج نقل جميع البضائع المرسـلة اليها لايصالها الى بغداد لان طاقة بواخرها القصوى الاسـبوعية كانت لاتتجاوز ٩٠٠ طن في حين كانت الكميات الداخلة في التجارة العامة تزيد على هذه الكمية بكثير لذلك كان هناك فائض ثابت من الشحنات يبقى دائما مطروحا في مستودعاتها[١٢٤] بسبب القيود المفروضة على الملاحة في نهر دجلة ، لدرجة بلغت كمية البضائع المتراكمة في مستودعاتها في البصرة في الاول من كانون الاول من عام ١٩٠٢ حوالي ٢٥٢٦ر٢طن[١٢٥] وان غياب

---

(١٢٢) Zwemer, op. cit.,p. 132.

(١٢٣) Geary, op. cit., Vol. I, p. 108.

(١٢٤) Whigham, op, cit, p. 132; Basra C.T.R., 1902, p. 7.

(١٢٥) Lorimer, IB. pp, 1539-1540.

المنافسة الفعالة من قبل « شركة عمان العثماني » كان سببا آخر لاستمرار تكدس الشحنات في البصرة وبغداد لفترة قد تزيد على ثلاثة اشهر وهي تنتظر دورها للشحن ، وهذه الظروف سببت ارتفاعا في اجور الشحن حتى غدا شحن الطن الواحد من البضاعة يكلف بين البصرة وبغداد اكثر من كلفته بين لندن والبصرة[١٢٦] • وقد زاد المشكلة تعقيدا انعدام الأمن على ضفاف النهر لدرجة ان الحكومة العثمانية منعت تحميل البضائع الثمينة فى مراكب شراعية اهلية[١٢٧] • وقد ادى هذا الأجراء الى تزايد اكــوام البضائع المستوردة في ارصفة البصرة لان هذه السفن كانت تسهم فى نقل بعضها وقد استغلت شركة لنج هذه الظـروف وطلبت مـــن (نيومارج) New March المعتمد السياسي والقنصل البريطاني العام فى بغـداد مفاتحة الجها المسؤولة للحصول على موافقة لها بانزال باخرة ثالثة فى النهر واشارت الى صعوبة الملاحة فى الجزء الادنى من نهر دجلة التي باتت تهدد مستقبل التجارة مع العراق ورغم الجهود التي بذلها القنصل العام فى بغداد والسفير البريطاني فى اسطنبول الا ان موافقة باضافة باخرة ثالثة للشركة في الخدمة لم تحصل[١٢٨] وتفاقمت مشكلة الملاحة بين القرنة والعمـارة

---

(١٢٦) Edward Mead Earle, Turkey The Great Powers and the Baghdad Railway, New york, 1966, p. 74, Geary, op. cit., p. 107; Whigham, op. cit., p. 133.

انظر ايضا فقرة اجور الشحن ص٢٣٦ من هذا الفصل •

(١٢٧) Basra, C. T. R., 1902, p. 7.

(١٢٨) (PRO) FO/78/5324, Navigation of Tigris, Euphrates and Karun Rivers, 1901-1903.

يمكن الاطلاع فى هذه الملفة على عديد من تقارير ومذكرات واحتجاجات وتوسلات شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية المحدودة (بيت لنج) فى البصرة وبغداد والموجهة الى القنصلين البريطانيين فيهما وكثيرا ما نجـــد الاستجابة الفورية من قبل القنصليين لها •

لدرجة بات من الصعب جدا حتى على امهر الملاحين اجتياز بعض اجـزاء النهر بأمان ، لذا حاولت الدولة العثمانية التحرى عن الاسباب وارسـلت احد المهندسين لمسح النهر[١٢٦] . الا ان اى اجراء عملي لم يتخذ لتسهيل الملاحة في تلك الجهات وقد استغلت بريطانيا هذه المشاكـل لاغراضهـا السياسية الستراتيجية ورغم ان النشاط التجاري كان موضع اهتمام بريطانيا في العراق منذ امد بعيد الا انه لم يعد الوحيد الذي يشغل اهتمـامها في المنطقة فى هذه الفترة لانها ظلت محتفظة باكثر من ٥٠٪ من خدمات النقل النهري بين البصرة وبغداد متمثلة فى شركة لنج التي كانت لهـا مصالح ملاحية فى نهر الكارون ايضا وعلاقات تجارية وملاحية مع شركات تجارية بريطانية اخرى فى مقدمتها شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية الي تقاسمت واياها الخدمات البريدية بين الهند ومنطقة الخليج من جهة وبين البصرة وبغداد من جهة اخرى ناهيك عن نشاطها التجارى فى مـيداني التصدير والاستيراد الا ان الذي بات يشـغل اهتمامها ايضا النـواحي السياسية والتراتيجية لاسيما بعد تنامي المصالح التجاريةالاجنبيةغير البريطانية وبخاصة الالمانية[١٣٠] والروسية فى البصرة والخليج وخشية منها عـلى نفوذها فى المنطقة لذا اخذت تدافع بشدة عن مصالح شركة لنـج وتطالب

---

(١٢٩) Basra C. T. R. 1903, p. 5.

(١٣٠) لقد زادت الصادرات الالمانية الى الدولة العثمانية من ثلاثة ملايين فرنك عام ١٨٩٠ الى ٢٥ مليونا عام ١٩٠١ كما زادت الواردات من ٦ ملايين عام ١٨٩٠ الى ٢٧ مليونا عام ١٩٠١ . انظر : مجلة المشرق ، العدد ٢٣ السنة ١٩٠٢ ص ١١٠٣ .

للاستزادة عن تزايد النفوذ الالماني في منطـقة الخليـج العـربى يراجع : محمود على الداود ، محاضرات عن الخليج العربي والعـلاقات الدولية ١٨٩٠ ـ ١٩١٤ ، القاهرة ، ١٩٦١ .

الحكومة العثمانية بالسماح لها باستخدام بواخر اخرى فى النهـــر لكي نستطيع تخفيف اكوام البضائع المستوردة المكدسة فى ارصفة ميناء البصرة التي عزت الشركة اسباب تكدسها فى تلك الفترة الى :

اولا ـ الظروف الصعبة للملاحة فى نهر دجلة وذلك لكثرة شق القنوات لري اراضي جديدة على ضفاف النهر لمواجهة الطلب المتزايد على المنتجات الزراعية العراقية الرخيصة الثمن لدرجة تعذرت الملاحة خلال الاشهر من تموز الى تشرين الثاني(١٣١) •

ثانيا عدم قدرة الكمارك فى البصرة وبغداد تدقيق وفحص السـلع المتزايدة بالسرعة اللازمة ليمكن ضخها الى الاسواق •

ثانيا ـ افتقار ميناء البصرة ورصيف بغداد الى المخازن لاستقبال السلع التجارية المستوردة •

وأخـيراً : اجـراءات الحجر الصحي المملة التي باتت تتكرر كل عام تقريبا بسبب تفشي الامراض الوافدة وبخاصة الكوليرا التي وضعت عراقيل اضافية فى وجه البواخر الملاحية(١٣٢) • الا ان السـلطات العثمانية لم تستجب لمطالب الحكومة البريطانية وتبريراتها ولم تسمح لهـا باستخدام بواخر جديدة لانها لم تكن مسؤولة عن ذلك السيل من الواردات التي لم تطلبها فى يوم من الايام • ولكن الشركة استمرت فى حث القنصل البريطاني العام فى بغداد ومطالبته بضرورة السعي على الاقل للحصـول موافقة لها بسحب « المقطورات » وراء بواخرها لكي تسهم فى نقل وتوزيع البضائع البريطانية المستوردة وتعمل على توفير الفـرص لتطـوير الصناعة

---

(١٣١) Basra C. T. R., 1904, p. 5.

(١٣٢) انظر بحث الامراض الفصل الاول •

الهندية وتصريف سلعها في ربوع وادي الرافدين[١٣٣] • ولكن السلطات العثمانية المحلية بدعم من الباب العالي احبطت مناورات شركة لنج في مياه دجلة ولم تستجب لطلباتها •

وازداد قلق الشركة في هذه الفترة من محاولات الحكومة العثمانية الجادة لتطوير الشركة الحميدية التي حلت محل شركة « عمان العثماني » منذ عام ١٩٠٤ عن طريق رفد الشركة ببواخر حديثة اكثر ملائمة لظروف النهر واعتبرت شركة لنج كل المحاولات والاجراءات موجهة ضد مصالحها وضد الهيبة البريطانية مما دفعها الى كتابة التقارير والمذكرات الاحتجاجية على مختلف المستويات ابتداء من فرعها في البصرة وانتهاء بمركزها في لندن تدعي فيها الخسارة وتطالب الحكومة البريطانية بضرورة استحصال الموافقة من الباب العالي بانزال باخرة جديدة في النهر والسماح لها بسحب « المقطورات » وراء بواخرها وذلك لمواجهة الطلبات المتزايدة على خدماتها من قبل التجار البريطانيين ولتلافي تكدس البضائع في البصرة حيث بلغ مقدار المكدس منها عام ١٩٠٦ ثلاثة آلاف طن[١٣٤] • ولايصال البريد الهندي في مواعيده الى بغداد ولمنع النفوذ الاجنبي غير البريطاني من

---

(١٣٣) (IOR) L/P&S/10/88 Mesopotamia Navigation of Tigris and Euphrates, Euphrates and Tigris Steam Navigation Co., Hamidaeh Co. Pt. I, 1905.

رسالة من رئاسة شركة لنج الى حكومة الهند في عام ١٩٠٥ •

(١٣٤) Basra C. T. R., 1906, p. 8.

واعتبر القنصل البريطاني في البصرة تكدس هذه السلع بمثابة كارثة للتجارة البريطانية في العراق وسدا في وجه التطور الطبيعي لتجارتها ، بحيث باتت المنسوجات والاقمشة الصيفية تصل الى اسواق بغداد في فصل الشتاء والعكس صحيح ايضا من جراء تأخر الملاحة •

التوغل في العراق ، ومما يفضح تهويلات الشركة بشأن منافسة الشركة الحميدية لها فان كراو القنصل البريطاني في البصرة يكتب في احدى رسائله السرية الى « اكونور » السفير البريطاني في اسطنبول ليعلمه بان ليس هناك ما تخشاه الشركة في العراق لان بامكانها ان تخفض اجورها قليلا لتستطيع بها منافسة الشركة الحميدية وتعمل على اكتساحها من الميدان(١٣٥) • ومما يلفت النظر ان ثورة عشائر البو محمد كانت تأتي دائما موقتة مع ضغط السلطات العثمانية على شركة لنج • كما حدث في عام ١٩٠٦ عندما تربصت تلك العشائر لبواخر شركة عمان العثماني واطلقت النار عليها لدرجة اصبح مرورها مستحيلا واضطرت الى التوقف في العمارة تحت حراسة حكومية مشددة (١٣٦) وعندما أستأنفت المفاوضات بين الحكومة البريطانية والعثمانية في مثل تلك الظروف ، اضطرت الاخيرة الى الموافقة في آذار ١٩٠٧ على طلب الشركة استخدام باخرة ثالثة ونشين بين البصرة وبغداد وبعد هذا السماح استطاعت الشركة ان تنقل معظم بضائعها المكدسة في البصرة واصبح في مقدورها نقل البضائع في ظرف اسبوعين من وصولها الى البصرة بدلا من شهرين كما كان في السابق(١٣٧) • وصار اسطولها

---

(١٣٥) (IOR) L/P&S/10/88, Mesopotomia Navigation, 1905-1911, Pt. II.

رسائل القنصل البريطاني في البصرة (كراو) الى السفير البريطاني في اسطنبول (اوكونور) ١٩٠٥ ـ ١٩١١ •

(١٣٦) (PRO) FO/602/53 Arab Disturbances Lower Tigris, 1906-1914.

تقرير القنصل البريطاني العام في بغداد بتاريخ ٩ تموز ١٩٠٦ الى السفير البريطاني في اسطنبول •

(١٣٧) Basra C. T. R., 1907, p. 9.

التجاري يتكون من اربع بواخر هي (خليفة و مجيدية و بلوص لنسج وجلنار)[(١٣٨)] ٠

ومما يؤسف له ان الحكومة العثمانية لم تستطيع وهي تنافس شركة لنج ان تساويها في نشاطها وفعالياتها كأن تزيد من عدد بواخرها وتزودها بالملاحين والاداريين المخلصين[(١٣٩)] ٠ او ان تقوم بمسح الأنهار العراقية لتكون على بينة من العقبات التي تتعرض الملاحة في النهر لتبادر الى تفاديها[(١٤٠)] او ان تقوم بتطوير الصناعات المحلية في العراق او في أي جزء آخر من الامبراطورية العثمانية لتتمكن بواسطتها امتصاص المواد الاولية التي أخذت تتسرب باسعار بخسة الى المصانع الاوربية[(١٤١)] ، لقد عجزت الدولة العثمانية من القيام بذلك بسبب ارتباطها منذ فترة طويلة بالمعاهدات التجارية والمواثيق والامتيازات الدولية[(١٤٢)] وتورطها في

---

(١٣٨) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص ٨٤ ٠

(١٣٩) الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ١٣١٨هـ ٠ لغة العرب ، ج١٢، السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ، منافع بيع البواخر ص٦٢٤ ٠ ورد : « ان معظم مستخدمي شركة عمان لايخافون جزاء ولا يأملون مكافأة خلاف مستخدمي لنج » في مقالة مطولة عن شركة عمان العثماني ونواقصها والمقترحات بشأن تطويرها ٠

(١٤٠) (IOR) L/P&S/10/458, Survey in Persian Gulf and Mesopotamia 1911-1914.

حيث كانت شركة لنج وحكومة الهند تحتفظان بخرائط تفصيلية عن مجرى نهر الفرات ودجلة وعن رأس الخليج العربي فيما كانت الدولة العثمانية تفتقر الى ذلك ٠

(١٤١) الزوراء ، ٣١١ ، ١ ذي القعدة ١٢٨٩هـ تأسف لبيع الصوف باسعار بخسة الى الخارج وذلك لعدم وجود المصانع ٠

(١٤٢) انظر الفصل الاول بحث الاتفاقيات ٠

الديون الاجنبية[١٤٣] • لذا كان من الصعب عليها التخلص مـن تلـك الارتباطات التي غدت سلاحا بيد بريطانية تشهره في وجه الدولة العثمانية متى شاءت لترغمها على الرضوخ لشروطها ، بالاضافة الى استغلالها الثورات العشائرية في فترات اخرى كلما تعرضت مصالحها في العراق للخطر ، ففي عام ١٩٠٩ يكتب كاولي ربان الباخرة (مجيدية) العائدة لشركة لنج قائلا : « ان بواخرنا تمر بأمان من منطقة العمارة في حين تتعرض البواخر العثمانية لنيران كثيفة من عشائر البو محمد[١٤٤] • ويعتبر عام ١٩٠٩ شاذا بالنسبة للتجارة نتيجة لقلة الامطار وتزايد الكوارث الطبيعية التي ادت الى ضآلة الانتاج الزراعي في القطر والذي اثر بدوره على هباط واضح في تجارة الصادرات وعانت الشركات الملاحية من ذلك ايضا مثلما سبب ذلك انخفاضاً في دخل الفرد الذي أثر على قدرته الشرائية لاقتنـــاء السـلع المستوردة التي اصابها الكساد هي الاخرى[١٤٥] •

وفي عام ١٩١٠ كتب القنصل البريطاني العام في بغداد الى السـفير البريطاني في اسطنبول يظهر استياءه من الموقف العثماني الرسمي اتجاه بريطانيا عامة وشركة لنج خاصة وعبر عن مخاوفه بقوله : « اخشى ان تهب ريح عاتية تعصف بالهيمنة البريطانية هنا لاسيما وان الحكومة العثمانيـــة

---

(١٤٣) انظر ص ٢ من هذا الفصل •

(١٤٤) (PRO) FO/602/53, Arab Disturbances Lower Tigris.

تقرير من وكيل شركة لنج في بغداد بتاريخ ٤ نيســـان ١٩٠٩ الى القنصل البريطاني فيها •   انظر ايضا :

Basra, C.T.R., 1909, p. 11.

(١٤٥) Basra C. T. R., 1909, p. 5.

تتشبث بشتى السبل لتدمير شركة لنج وازاحتها من مياه دجلة(١٤٦) • وفي الوقت الذي يهول فيه القنصل البريطاني في بغداد وضع شركة لنج يشير التقرير السنوي للشركة لعام ١٩١٠ الى زيادة كبيرة في مدخولاتها نتيجة انتعاش التجارة في اسواق العراق وايران ولعدم تعرض بواخرها الى اخطار التجاوزات العشائرية الموجهة حصرا ضد الدولة العثمانية وبواخرها ولنجاحها في الحصول على سماح بانزال باخرة لولبية جديدة لتحل محل احدى بواخرها القديمة(١٤٦) ولممارستها الملاحة في نهر الفرات لغرض نقل معدات مشروع سدة الهندية(١٤٧) •

ومن جهة اخرى نرى بان شركة لنج وقفت دوما في وجه اي مشروع للموصلات يربط البحر المتوسط بالخليج العربي عبر العراق نخص بالذكر منها مشروع اندرو لمد سكة حديد وادي الفرات الذي اقترحه في خمسينات القرن التاسع عشر وجدد عرضه في سبعينات القرن المذكور(١٤٨) • ولكنه

---

(١٤٦) (IOR) L/P & S/62, Persian Gulf Turkish Agression, Lorimer to Glouther, 14 Nov. 1910.

(١٤٧) Basra, C. T. R., 1910, p. 12.

(١٤٨) Basra, C. T. R., 1910, p. 11.

(١٤٩) سوف لا نتناول في بحثنا هذا مشاريع السكك الحديدية لانها تخص الاستثمار اكثر مما تخص التجارة ولانها كانت حتى نهاية بحثنا عبارة عن مقترحات ، ولم تدخل حيز التنفيذ وتغدوا واسطة للمواصلات الفعلية الا بعد الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ تلك المشاريع التي بدأت منذ فترة مبكرة من القرن التاسع عشر من قبل حكومة الهند التي فكرت بربط البصرة بالبحر المتوسط كجزء من مشاريعها في تقريب الهند الى اوربا وكانت اولى تلك المحاولات بعثة جسني الى وادي الفرات عام ١٨٣٤ ثم مشروع وليم بار William Pare عام ١٨٤٢ والكسندر ف • كامبل

فشل أمام مناورات الشركة • التي حاولت ايضا تحدي مشـروع سـكة حديد بغداد ولكنها لم تفلح نتيجة ما استجد من ظروف دولية ، وكرد فعل من قبل الشركة تجاه المشروع الالماني ربطت نفسها بمجموعة من الشركات البريطانية وجاهدت نيابة عن باقي الشركاء للحصول على امتياز لبناء السكك الحديدية في ايران لربط مناطقها الداخلية بالخليج العربي لكنهالم تنجح في مساعيها وادعت بان الروس كانوا وراء فشل محاولتها(١٥٠) • وباشرت الشركة باثارة الاحقاد بين بريطانيا والدولة العثمانية والدول الاوربية الاخرى في نفس الوقت حاولت ان لاتفقد كل مصالحها مرة واحدة ، لذا تعاونت مع الشركة الالمانية لسكة حديد بغداد والتي حصلت على أمتياز للملاحة فى الانهار العراقية من اجل نقل معدات لسكك الحديدية من البصرة الى بغداد وادي ذلك التعاون الى عقد اتفاقية بين الشركتين عام ١٩١٢ تم بموجبها تأسيس شركة جديدة يكون لكل منهما ٥٠٪ من الاسهم وعملت

Alexander F. Campbell خلال ١٨٤٣ ــ ١٨٤٥ ومشروع رايت
R. M. Stephenson عام ١٨٤٩ و • ر • ام ستيفنسون
James Bowen Thomson عام ١٨٥٠ وجيمس باون تومسون
عام ١٨٥١ ومشروع اندرو W. P. Andrew عام ١٨٥٦ والذي ظل قائما من الناحية النظرية حتى عام ١٨٧٩ عندما انتهت المدة المقرر لاستعمال حق الامتياز الذي منحه الباب العالى دون ان تنتفع منه الشـركة • للاستزادة يراجع :

W. P. Andrew, Memoir on the Euphrates Valley Route to India, London, 1857; Hoskins, op. cot, pp. 330-342, 431, 446; (PRO) FO/195/1231, Consul General Nixon, to Marquis of Salisbury, Baghdad, 21, St. June 1878.

(١٥٠) The Story of the Euphrates Co. p. 151.

الشركة الانكلو المانية الجديدة للملاحة على توفير المواد اللازمة لمشروع سكة حديد بغداد حتى عام ١٩١٤(١٥١) عن طريق نهر الفرات وقد خصصت اربعة لنشات بخارية وزورق واحد بالاضافة الى تخصيص لنش بخاري بين البصرة والمحمرة لنقل السلع والمسافرين يوميا(١٥٢) .

ولما خسرت شركة لنج بعضاً من امتيازاتها لصالح الشركات الالمانية بادرت الى كتابة التقارير الانفعالية الى القناصل البريطانيين في بغداد والبصرة والى السفير البريطاني فى اسطنبول والى حكومة الهند ووزارة الهند ووزارة الخارجية البريطانية تجسد فيها الاخطار التي ستعصف بالوجود البريطاني في منطقة الشرق الاوسط والخليج(١٥٣) . وكان لهذه الصيحات صدى واسع فى اوساط رجال المال دعاة الحرب فى بريطانيا(١٥٤) ولا اجانب الصواب ان قلت ان تقارير هذه الشركة وتحذيراتها من الخطر الالماني في منطقة البصرة والخليج كان لهـا التأثير الكبير في تأزيم الوضع الاوربي قبل عام ١٩١٤ .

---

(١٥١) The Story of the Euphrates Co. p. 151; Basra C. T. R., 1913, p12.

(١٥٢) Basra C. T. R., 1913, pp. 12-13.

(١٥٣) (IOR) L/ P& S/10/333/1914, Mesopotamia, Euphrates and Tigris S. N. Co. Mail Contract.

يحوى هذا الملف على مراسلات شركة لنج بخصوص ما تقدمه من خدمات في نقل البريد فى وادي الرافدين لصالح حكومة الهند ، ويظهر فيها مساعيها ومقترحاتها وما كان يهددها من اخطار مزعومة حتى عام ١٩١٤ والذي يطلع على تفاصيل هذه المذكرات يقتنع تماما بدور شركة لنج في تحريض بريطانيا لاحتلال العراق .

٢ ـ شركة عمان العثماني

تعود فكرة تأسيس خط للملاحة البخارية في نهر دجلة الى رشيد باشا الكوزلغي والي بغداد(١٥٥) عندما تعاقد مع احدى المصانع البلجيكية لبناء باخرتين لاستخدامها في المياه العراقية سميتا فيما بعد (بغداد) و (البصرة)(١٥٦) ، لان المواصلات النهرية في العراق كانت بطيئة للغاية حيث ان السفن الشراعية العاملة بين البصرة وبغداد كثيرا ما كانت تتلكأ في سيرها لدرجة تصبح الحاجة ماسة لجرها بالحبال من قبل رجال تعساء في رحلة مملة شاقة تصل الى ستة شهور وحتى مع التيار فيما اذا خالفت الريح سير اسفينة فان الرحلة قد تستغرق شهرين(١٥٧) • الا ان الوالي توفي قبل وصول الباخرتين الى المياه العراقية وتعثر المشروع في عهد من خلفه من الولاة حتى عام **١٨٦١** عندما باشر محمد نامق باشا (**١٨٦١ ـ ١٨٦٧**) باستخدام البواخر في انهار العراق لاول مرة للاغراض الادارية(١٥٨) • وليست هناك تفصيلات وافية عن عددها او اشكالها ولكن

---

(١٥٤) (IOR) L/ P & S/10/462 German War, Turkey Stuation in Persian Gulf, Turkish Arabia.

تقرير سري للغاية من الاميرالية البريطانية بتاريخ ٢٥ آب ١٩١٤ بشأن الاستعداد لاحتلال شط العرب في ظرف ١٨ ساعة •

(١٥٥) منافع البواخر ، لغة العرب ، ج١٢ السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ، ص ٦١٧ • ولايته (١٨٥٢ ـ ١٨٥٦) •

(١٥٦) عباس العزاوي ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ج٧ ، ص‌ص ١٠٩ ـ ١١٠ •

(١٥٧) الزوراء ، ٢٦٠ ، ٢٦ ربيع الثاني ١٢٨٩هـ •

(١٥٨) العزاوي ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص١٣٨ ، لنقل الجنود والموظفين •

هناك أشارة لى ان الباخرتين (بغداد) وتسمى احيانا بغدادي[159] وكذلك الباخرة (البصرة) كانتا ضمن البواخـــر العـــاملة في مياه دجلة • وأخذتا تعمـــلان تحت الراية العثمانية على شكل مشروع تجاري خاضع لاشراف الـدولة باسـم (أدارة عمان العثمـــاني)[160] واوصى الوالي نامق باشا المصانع البلجيكية في انتدروب Antwerp عام ١٨٦٢ لصنع خمس بواخر اخرى للشركة لتشغيلها في العراق[161] • وقد تطور هذا المشروع عام **١٨٦٩** عندما انزلت في البصرة ثلاث من تلك البواخـــر وهي (الموصل)[162] و (الفرات)[163] «والرصافة »[164] •

---

(١٥٩) شيدت عام ١٨٥٩ بقوة اربعين حصانا وحمولة ٣٠ طنا •
(PRO) FO/195/1612

تقرير القنصل البريطاني في بغداد المرقم ٦٠٥ والمؤرخ في ايلـول ١٨٨٨ المقدم الى وايت السفير البريطاني في أسطنبول • في الصفحة اللاحقة سنكتفي بالاشارة الى رقم السجل فقط •

(١٦٠) سميت بهذا الاسم لان الدولة اعتبرت بحر عمان جزء من الامبراطورية العثمانية واخذت تسير عبره بواخرها الى الخليج العـــربي والبصرة • الزوراء ، ٢٧٤ ، ١٥ جمادى الاخرة ١٢٨٩ •

(١٦١) العزاوي ، المصدر السابق ، ج٧ ، ص‌ص ١٥٣ ـ ١٥٤ •

(١٦٢) قوتها ٨٠ حصانا وحمولتها تتراوح بين ١٠٠ ـ ١٩٠ طـن تبعا لمنسوب مياه نهر دجلة الزوراء ، ٥٣٩ ، ٢٠ ربيع الآخر ١٢٩٢هـ ،
(PRO) FO/195/1612.

بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ ، ١٣٠٩هـ ، ص٣٣٢ •

(١٦٣) ورد بان قوتها ٥٠ حصانا اما حمولتها بين ١٠٠ ـ ١١٥ طن• بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ٢ ، ص٣٣٢ •
(PRO) FO/195/1612.

(١٦٤) قوتها ٥٠ حصانا وقيل ٦٠ حصانا وحمولتها بين ١٠٠ ـ ١١٥ طن • بصرة ولايتي ، سالنامه سي دفعه ٢ ، ص٣٣٢ •
(PRO) FO/195/1612.

وفي عام ١٨٧٠ باشرت الدولة العثمانية باقتراح من مدحت باشـا باعادة تشكيل وتطوير اسطولها الحربي والتجارى فى البصرة والخـليج العربي نتيجة لافتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ ، وتأسست فـى اسطنبول شركة باسم (العزيزية العثمانية) انبثقت منها شركة للسفن التجارية وتمت موافقة السلطان على اضافة رأسمال جديد الى ادارة الفوائد العثمانية لشراء البواخر اللازمة للاغراض الملاحية وقد زاد اهتمام الدولة ببحر عمان(١٦٦) اكثر من اهتمامها بالبحر المتوسط بل واعتبرت بحر عمان جزءاً من املاك الامبراطورية العثمانية ، وبادرت الى تشغيل سفنها التجارية بين اسطنبول والبصرة عبر قناة السويس مرورا بالبحر الاحمر وبحر عمان وسواحل شبه الجزيرة العربية » واصبحت اهمية بحر عمان والخليج فى نظر الدولة عشرة اضعاف أهمية البحر المتوسط »(*) • وغدت قضية المواصلات من الامور الاساسية التي شغلت اهتمام مدحت باشا ابان ولايته لبغداد (١٨٦٩ — ١٨٧٢) وقد اقتنع بان القطر اصبح بحاجة ماسة للبواخر سواء لنقـل البضائع او المسافرين وبخاصة حجاج بيت الله الحـرام ، وباشرا بشراء عدد من البواخر الكبيرة لاستخدامها للاغراض الملاحية والتجارية ، واعادة تشكيل الادارة العثمانية النهرية ، واصلح البواخر القديمة ، كما اسس

---

(١٦٥) الزوراء ، ٥٧ ، ٦ ربيع الثاني ١١٨٧ هـ •

(١٦٦) اصر الرسميون العثمانيون وكذلك الصحف العثمانية على تسمية الخليج باسم خليج البصرة بدلا من الخليج الفارسي التي اعتادت بريطانيا على تسميته آنئذ •

(*) الزوراء ، ٥٧ ، ٦ ربيع الثاني ١٢٨٧هـ •

محطات للوقود في كل من مسقط وعدن وبندر عباس وبوشهر(**) ، وفتح وكالات للشركة في عدن والسويس(***) ، وسير اولى بواخر شركة عمان العثماني المسماة (بابل)(****) من اسطنبول الى البصرة في رحلات من اسطنبول الى البصرة في رحلات منظمة تمر في طريقها بموانيء بورسعيد والسويس وجدة وعدن ومسقط وبندر عباس وبوشهر (*****) ثم اضاف البواخـــر (مســـكنة)(١٦٧) و (تلعفر)(١٦٨) و (آشور)(١٦٩)

(**) Ali Haydar, op. cit p. 50.

د . عبدالوهاب القيسي ، حركة الاصلاح في الدولة العثمانية وتأثيرها في العراق ١٨٣٩ ــ ١٨٧٧ مجلة كلية الاداب ، العدد ٣ مطبعة العاني ، بغداد ١٩٦١ ، ص١٢٢ ــ ١٢٣ .

(***) الزوراء ، ٥٨ ، ١٠ لبيع الثاني ١٢٨٧هـ ــ تموز ١٨٧٠ .

(****) اشتراها مدحت باشا من شركة اعلنت افلاسها بمبلغ ٣٣٫٠٠٠ ليرة عثمانية وفي اول رحلة لها بين اسطنبول والبصرة والتي صادفت مع موسم الحج ربحت ربحا صافيا قدره ٣٥٫٠٠٠ ليرة اي أكثـر مـن ثمن شرائها . Ali Haydar, op. cit., pp. 50-51.

(*****) (IOR) L/P & S/ 20/C248 A p. 37.

(١٦٧) بنيت في تريستا في عام ١٨٧١ ، وفي عام ١٨٩٦ التهبت فيها النيران وهي تحمل شحنة من الصوف في البصرة وقد دمرت تماما .
(IOR) R/15/1/383 Vol. D 171, Iraq General,
Memorandum, Oct. 1934, p. 7; Lorimer, IB, p. 1448.

(١٦٨) في عام ١٨٧٩ التهبت فيها النيران في شط العراق وقد أتت عليها تماما . (IOR) R/15/1/383, p. 6.

(١٦٩) اخذت تعمل بين « خليج البصرة » وبحر عمان والبحر الاحمر وعبر السويس الى البحر المتوسط فاسطنبول والموانيء الاوربية الاخرى . الزوراء ، العدد ٥٨ ، ١٠ ربيع الثاني ١٢٨٧هـ .

و (ديالى)[١٧٠] و (نينوى)[١٧١] و (الطـراق)[١٧٢] و«الـوس» [١٧٣] وناووس[١٧٣] (ونجـد)[١٧٤] الى اسطول شركة عمان العثماني للملاحة النهرية والبحرية[١٧٥] الا ان ان ميناء البصرة كـان لايزال يفتقـــر الى

---

(١٧٠) هي باخرة انكليزية فى الاصـــــل كـانت تسمى [illegible]
تم شراؤها من بومباي لغرض الخدمات النهرية
Diary, No, 8, 22 March 1870, No. 9, 19 April, 1870, No. 9, 19 Nov. 1870.

(١٧١) كانت تعمل بين البصرة واسطنبول عن طريق قنـاة السويس وفي موسم الحج كانت تنقل الحجاج الى الديار المقدسة
Diary, No. 9, 4 April 1871.

الزوراء ٣٠٥ ، ٩ شوال ١٢٨٩هـ . وللاستزادة عنها انظر ص ٨٤ هامش رقم ٤ . من الفصل الثاني .

(١٧٢) باخرة استوردها مدحت باشا وهي مزودة بمعدات الحفـــر لاغراض تعميق نهر الفرات ورأس الخليج العربي ، الزوراء ، ٥٨ ، ١٠ ربيع الثاني ١٢٨٧هـ . والزوراء ، ١٢٣ ، ٨ ذي الحجة ١٢٨٧هـ .

(١٧٣) باخرتان صغيرتان عملتا لفترة محدودة فى نهر الفرات ولكن بدون اي مردود اقتصادي . الزوراء ، ٩٦ ، ٢٦ شعبان ١٢٨٧هـ .

(١٧٤) للاستزادة عن هذه الباخرة انظر ص٨٨ هامش رقم ٢ مـــن الفصل الثاني .

(١٧٥) ومن الجدير بالذكر ان قيمة البواخر بابل وديالى وآثور ولنشين آخرين بلغت ٧١٧٢٠ ليرة عثمانية وفرها مدحت باشا من ميزانية عام ١٨٦٩ لولاية بغداد . اما قيمة البواخر نينوى والطراق والوس وناووس اجـــور نقلها ومصاريف تركيبها بلغت ٦٤٦٦٥ ليرة عثمانية وفرها من ميزانية عام ١٨٧٠ وقيمة الباخرة نجد ٩٧٥٠ ليرة وفرها من ميزانية عام ١٨٧١ وهكذا نجد ان معظم بواخر شركة عمان العثماني تم شراؤها من وفرة ولاية بغداد وبجهود الوالي مدحت باشا نتيجة اصلاحاته التي ادت الى تطوير الزراعـة في القطر والتي صادفت مع أفتتاح قناة السويس وتزايد الطلب الاوربي على المنتجات الزراعية . الزوراء ، ٢٢٧ ، ٢٩ ذي الحجة ١٢٨٨هـ .

المعدات الحديثة التي شاعت في الموانيء الاوربية منذ عام ١٨٥٠ تلك المعدات الخاصة بالتفريغ والشحن لاسيما بعد توافد البواخر الكبيرة الى الميناء من مختلف الارجاء في اعقاب افتتاح قناس السويس وغدا الميناء لا يستطيع تقديم الخدمات لها كما كان يفعل في السابق لان عملية تفريغ او تحميل السفن الشراعية كانت تتم باليد • ولم يكن آنئذ من حاجة الى السرعة فالمراكب الشراعية كانت تحتاج الى مدة ليست بالقصيرة الى بعض الترميمات والتنظيف والطلاء وربما كانت اطول من الفترة اللازمة لعملية التفريغ والتحميل ناهيك عن الصفقات التجارية التي كانت تجرى في الميناء او على ظهر المركب نفسه احيانا(١٧٦) ولكن بعد فتح قناة السويس اصبح هدف البواخر هو مزيد من الرحلات لمواجهة الطلبات المتزايدة على خدماتها(١٧٧) الا ان ميناء البصرة ظل عاجزا عن اللحاق بمتطلبات العصر سواء حاجيات اسطول الشركة العثمانية او البواخر الكثيرة الاخرى القادمة اليه •

وحاولت شركة عمان العثماني منافسة شركة لنج في الداخل والشركات البريطانية الاخرى في الخارج الا ان منافستها لم تكن مجدية • لان ملاحي البواخر في بداية الامر كانوا من خريجي مدرسة البحرية السلطانية الذين الذين لم يتقنوا على حد قول جريدة الزوراء سوى الفنون النظرية فيما ظلوا يجهلون قيادة البواخر(١٧٨) الامر الذي دفع السلطات العثمانية

---

(١٧٦) المهندس فارس عيسى ، الاشغال العامة المرافيء والملاحة الداخلية ، جامعة حلب ، ص‌ص ١١٤ ــ ١١٥ •

(١٧٧) A. D. Couper, The Geography of Sea Transport, London, 1972, p. 54.

(١٧٨) الزوراء ، ٥٨ ، ٢٠ ربيع الثاني ١٢٨٧ هـ •

الى الاستعانة بالملاحين البريطانيين[179] ومن جهة اخرى كثيرا ما كلفت بواخر الادارة النهرية والبحرية بواجبات اخرى غير واجباتها الاساسية في الملاحة والتجارة فالباخرة النهرية الموصل والبحرية بابل انشغلتا بنقل العربات الملكية والتجهيزات المنزلية للقصر الذي كان من المقرر ان يقيم فيه شاه ايران ناصرالدين[180] ابان زيارته المرتقبة لبغداد[181] ، وباخرة أخرى ارسلت لجلب جسر بغداد الجديد[182] الذي افلت من مكانه بسبب هطول الامطار الغزيرة وارتفاع منسوب نهر دجلة في شتاء عام ١٨٧١[183] كما كل البواخر النهرية منها والبحرية اشتركت في حملة الاحساء في صيف عام ١٨٧١[184] علما بان معظم هذه البواخر كانت تتطلب عمقا كبيرا من المياه لدرجة انها كانت تركن في الطين في مواضع متعددة من النهر لاسيما في فترة الصيهود[185] ، لذا اضطرت

(١٧٩) الزوراء ، ٨١٤ ، ٩ ربيع الآخر ، ١٢٩٦هـ .

(١٨٠) الزوراء ، ٩٣ ، ١٥ شعبان ١٢٨٧هـ .
Diary, No. 8, 12 July, 1870.

(١٨١) كلفت زيارة ناصر الدين شاه للعراق خزينة بغداد حوالي ٣٠،٠٠٠ ليرة عثمانية .
Ali Haydar, op. cit., p. 52.

(١٨٢) هو الجسر الذي انشأه مدحت باشا قرب المدرسة المستنصرية وكان يتكون من ٢٤ سفينة عليها جسر مستقيم طوله ٢٦٤ متر وعرضه ١٦ ذراعا في حين كان الجسر السابق على شكل قوس وقد زود هذا الجسر بآلة لفك الجسر بسرعة للسماح للبواخر بالمرور وانجز في اواخر تشرين الثاني ١٨٧٠هـ . الزوراء ٩٧ ، ٢٩ شعبان ١٢٨٧هـ .

(١٨٣) الزوراء ، ٢٠٧ ، ١٥ شوال ، ١٢٨٨هـ .

(١٨٤) انظر الفصل الثاني ص٨٠ (حملة الاحساء) .

(١٨٥) الزوراء ، ٥٩ ، ١٣ ربيع الاول ١٢٨٧هـ . لقد توقفت الباخرة (تلعفر) عند كوت الامارة وارسلت الباخرة بغدادي لانتشالها وارجاعها الى بغداد . الزوراء ، ٢٧٣ ، ١١ جمادى الآخرة ١٢٨٩هـ .

السلطات العثمانية في العراق الى شراء نوع صغير من البواخر من بلجيكا قوتها ١٢ حصانا وتحتاج الى قدم وخمسة انجات من الماء فقط الا انها لم تكن اقتصادية[١٨٦] • واخذ مدحت باشا على عاتقه تنفيذ مشروع ربط مواصلات نهر الفرات بالبحر المتوسط والخليج العربي لاهتمامه الشديد بالتجارة والمواصلات ، واعتقادا منه بان ذلك سيكون بديلا لقناة السويس ويصبح الطريق الاقصر الى اوربا ويبدو ان الوالي كان مطلعا على آراء اندرو التي نشرت عام ١٨٥٧ وفيها تأكيد على صلاحية نهر الفرات للملاحة لفترة ثمانية اشهر من السنة وحتى في فترة الأشهر الاربعة الباقية من العام اشارة الى امكانية استخدام نوع آخر من السفن اخف وزنا وجعل اندرو اهمية هذا الطريق ثلاثة اضعاف اهمية طريق البحر الاحمر[١٨٧] (قبل فتح قناة السويس) ، لذا تحمس مدحت باشا لهذا المشروع وتأسست من أجله شركة في اسطنبول لحفر نهر الفرات بين الكنعانية ومسكنه التي تبعد ست عشرة ساعة عن حلب لجعله صالحا للملاحة[١٨٨] • وباشر المكلفون بهذه المهمة بازالة ما يعرقل الملاحة اسفل راوة وشيدوا عدة قلاع على طول النهر لحماية البواخر[١٨٩] وقرروا تشغيل البواخر البصرة والرصافة والفرات والوس[١٩٠] بين الكنعانية ومسكنه ولكن بعد حين

---

(١٨٦) الزوراء ، ٦٥ ، ٤ جمادى الاولى ، ١٢٨٧هـ •

(١٨٧) Andrew, op. cit., pp. 18-22.

(١٨٨) الزوراء ، ١٤٦ (٣ صفر) الصحيح ٣ ربيع الاول ١٢٨٨هـ •

(١٨٩) Anne Blunt, Bedouin Tribes of the Euphrates Vol. I, London, 1968, p. 195.

(١٩٠) الزوراء ، ٩٦ ، ٢٦ شعبان ، ١٢٨٧هـ ، و١٤٣ ، ٢٣ صفر ١٢٨٨ و١٥٤ ، ١ ربيع الثاني ١٢٨٨ •

ظهر للوالي بان هناك مشاكل كثيرة لاتزال تواجه الملاحة في النهر منهـا كثرة الصخور التي تعترض مجراه وشدة تياره حتى اصبحت الحاجة ماسة لوجود زورق بخاري بمثابة دليل لقيادة السفينة في النهر لتحذيرها من الاصطدام بالنتوءات الصخرية • ورغم ان الوالي بادر الى استيراد معدات حديثة لازالة ما يعترض النهر من حواجز الا ان المشاكل كانت فوق طاقة وامكانيات السلطات المحلية ، لذا اضطر في النهاية الى ترك المشروع أقتصر على ارسال باخرة واحدة في السنة في موسم الفيضان الى اعالي النهـر(١٩١) ان شغف مدحت باشا بمشروع نهر الفرات جعله يؤجل تطوير الملاحة في نهر دجلة ورأس الخليج العربي ولما يأس من الاسـتمرار في المشروع السابق أمر بتحويل باقي البواخر الى نهر دجلة ، وقد تضررت معظمهـا ومن اجل ذلك كلف بعض موظفيه بالاشراف على اعادة فتح قناة تربط نهر دجلة بالفرات(١٩٢) • ومن جهة اخرى اخذت بواخر شركة عمان العثماني في عهده تعمل بين البصرة والموانى الاوربية عبر قناة السويس ، فالباخرة (نينوى) كانت تقوم بثلاث رحلات سنوية بين البصرة واسطنبول ولندن وتستغرق كل رحلة منها ذهابا وايابا اربعة شهور تقريبا وتخصص الرحلة الثانية منها عادة لنقل الحجاج الى جدة سواء من البصرة او من اسطنبول ، والباخرة (بابل) كانت تقوم باربع رحلات سنوية الى أسـطنبول وكانت رحلتها الثالثة تخصص لنقل المسافرين بين اسطنبول وجدة طيلة موسـم

---

(١٩١) الزوراء ٥٨ ، ١٠ ربيع الثاني ١٢٨٧هـ •
Geary, op. cit., Vol., I, p. 106.

(١٩٢) حاول الوالي تجديد قناة قديمة كانت تدعى الكنعانية تأخذ مياهها من الفرات وحاول لبطها بنهر الصقلاوية ومن ثم بنهر دجلة لاغراض الملاحة بين النهرين •

الحج ورحلتها الرابعة كانت تتم بين البصرة ولندن[١٩٣] أما الباخرة(أثور) فأنها كانت تعمل بين البصرة والكويت وبوشهر وتستغرق رحلتها ذهابا وايابا خمسة عشر يوما[١٩٤] وفي موسم الحج كانت ترسل الى جدة لجلب السلع التجارية من على ظهر الباخرة (بابل) التي كانت تمكث هناك للعمل بين جدة والسويس واسطنبول[١٩٥] •

في الوقت الذي كانت تقوم الباخرة (اثور) بمهمة تتمة الرحلة بين جدة والبصرة[١٩٦] ، واخذت هذه البواخر في البداية تحقق ارباحا كبيرة[١٦٧] ، وشجعت مدحت باشا على تعزيز الاسطول البحري والنهري ودفعته الى تطوير الملاحة في نهر دجله وتعميق رأس الخليج ومصب شط العرب وذلك لاستقبال البواخر المحيطيـة الكبيرة[١٩٨] الا ان عزله من ولاية بغداد حال دون تنفيذ هذه المشاريع الحيوية •

ويمكن الاطلاع على اوضاع شركة عمان العثماني المالية حتى عام ١٨٧٤ من الخاطرة التي نشرها احد التجار العراقيين في جريدة الزوراء[١٩٩] التي قال فيها رغم ان الشركة كانت تملك البواخر الموصل

---

(١٩٣) الزوراء ، ٦٧ ، ١١ جمادى الاولى ١٢٨٧هـ •

(١٩٤) المصدر نفسه •

(١٩٥) الزوراء ، ١١٧ ، ١٧ ذي القعدة ، ١٢٨٧هـ •

(١٩٦) الزوراء ، ١٢٨ ، ٢٨ ذي الحجة ١٢٨٧هـ •

(١٩٧) انظر ص ١٩٦ هامش رقم ٤ •

(١٩٨) باشر بتأسيس حوض للسفن ورشة لتصليح وتركيب البواخر • الزوراء ، ٧٤ ، ٧ جمادى الاخر ١٢٨٧ هـ •

(١٦٩) الزوراء ، ٥٥٢ ، ١ رجب ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥ انطباع تاجر عراقي غادر البصرة الى بومباي عام ١٨٧٢ وعاد اليها عام ١٨٧٥ • والفرات والرصافة وديالى وبغدادي وتلعفر والبصرة والوس وناووس

ونجد واثور ونينوى وبابل التي كانت جميعا في حالة جيدة ومزودة بمحركات حديثة ، ورغم ما وفرته لها الدولة من وقود ودهون ومعدات احتياطية وما خصصته لوقودها من مبالغ من خزانة الولاية لكي لا تتلكأ في أعمالها ، فأنها بعد ثلاث سنوات من شروعها العمل سجلت خسارة قدرت بـ **٣٦** لكاً[٢٠٠] من القروش عندما تم تدقيق حساباتها من قبل لجنة مشكلة في مجلس الولاية وكانت المشكلة الرئيسة التي تواجهها هي كيفية توفير الفحم اللازم لبواخرها والذي كان يستورد من الخارج بسعر **٤ر٥ ــ ٥** باونات للطن الواحد وكانت خزينة الدولة تتحمل ما قيمته **٣٠ــ٤٠** الف ليرة سنويا لشراء الوقود واضاف التاجر : ولكن منذ ان دمجت شركة عمان العثماني بالادارة النهرية واصبحت كيانا واحدا في كانون الثاني **١٢٨٨** رومي الموافق كانون الاول **١٨٧٢** استطاعت حتى عام **١٨٧٤** ان تشيد من ارباحها بناية الادارة النهرية[٢٠١] في البصرة وان توفر مبلغا قدره **١٤** لكا من القروش[٢٠٢] وذلك بسبب انتظام مواعيدها حيث غدت احدى بواخرها تنطلق من ميناء البصرة باتجاه بغداد في كل يوم خميس من الاسبوع[٢٠٣] ولتشيدها مستودعين ملحقين بكمرك بغداد احدهما للبضائع الواردة والآخر للبضائع الصادرة مما سهل عملية الشحن والتفريغ[٢٠٤] .

ومن خلال وصف السائح جيرى لحالة شركة عمان العثماني عام

---

(٢٠٠) اللك = ١٠٠٫٠٠٠ وهذا يعني ان المبلغ يساوي ٣٫٦٠٠٫٠٠٠ قرش أو ٣٦ الف ليرة عثمانية .

(٢٠١) انشاء (الاجنة خانه) لاجل ادارتي النهرية وعمان العثماني قرب فم نهر العشار الى جوار دائرة الكمرك ، الزوراء ، ٢٢٣ ١٥ ذي **الحجة ١٢٨٨هـ .**

(٢٠٣) الزوراء ، ٢٣٥ ، ٢٧ ذي الحجة ، ١٢٨٩هـ .

(٢٠٤) الزوراء ، ٢٣١ ، ٢٩ محرم ، ١٢٩٠هـ .

١٨٧٨ نطلع على جانب من اوضاعها المالية والادارية عندما يقول السائح : ان الحكومة العثمانية تمتلك سبع بواخر تتاجر في المياه العراقية وتعمل تحت اشراف قيادة الاسطول العثماني في البصرة • ويعلق قائلا : بان تلك الادارة كانت تتبادلها الايدي عدة مرات وكانت في جميع الاحوال ادارة فاشلة يتم اختيارها كيفما اتفق ، اما عن طاقم البواخر فيقول انهم جميعا بريطانيون ، ويضيف بان هذا الاسطول التجاري الذي اوجده مدحت باشا يدر الآن ربحا سنويا قدره ٨٪ ويذكر ان الشركة ترسل باخرة واحدة الى اعالي الفرات مرة كل عام في موسم الفيضان ولكن الرحلة لاتسد نفقاتها ابداً(٢٠٥) •

ويبدو ان الاوضاع المالية للشركة ساءت جدا في اواخر عام ١٨٧٩ لدرجة انها فكرت في تأجير بواخرها لمدة عشر سنين لثلاثة من التجار هم عبدالرحمن الباجه‌جي و (شركة هوتس وزون) وروبين ابراهيم علي ان يكون لكل واحد منهم ثلث الاسهم(٢٠٦) • الا ان الاتفاق لم يتم واخذت السلطات العثمانية المحلية منذ هذا التاريخ وتحت تأثير ادارة عمان العثماني ولاسباب سياسية واخرى تتعلق بالسيادة ، تخلق المتاعب لشركة لنج البريطانية وتحاول عرقلة اعمالها • وعندما صدر امر الباب العالي عام ١٨٨٣ بمنع بواخر شركة لنج من الملاحة في نهر دجلة بادرت ادارة عمان العثماني الى رفع اجور شحنها ، لانها انفردت في الخدمة النهرية واضطر فريق من التجار الى العودة للسفن الشراعية لنقل بضائعهم ، ومن الجدير بالذكر ان ادارة الشركة العثمانية في هذه الفترة كانت في قبضة اناس غير

---

(٢٠٥) Geary, op. cit., Vol. I, pp. 105-106.

(٢٠٦) في حين حدد السائح ارباح شركة لنج في نفس العام بـ٢٥٪ •
Diary, No. 21, 22 Dec. 1879.

كفوئين مما سبب تدهور في تجارة القطر واعطى مجالا للحكومة البريطانية للضغط على الباب العالي لالغاء الحظر المفروض على بواخر شركة لنج وقد افلحت في مسعاها في ٤ آب ١٨٨٣[٢٠٧] ، وما ان باشرت شركة لنج نشاطها من جديد حتى بدأت شركة عمان العثماني بالتدهور ثانية بخاصة في فترة ادارة سري أفندي التي استمرت لغاية ١٨٨٥[٢٠٨] لانه في عهده توقفت الباخرة مسكنه عن العمل وشبت النيران في الباخرة تلعفر[٢٠٩] وقلت أيرادات الشركة لدرجة اضطر سري افندي الى بيع بعض الادوات والانقاض لايفاء رواتب موظفي ومستخدمي الشركة[٢١٠] • وفي آذار ١٨٨٤ اشيع بان البواخر العائدة لادارة عمان العثماني عرضت للبيع على تجار من الاهالي[٢١١] ومنذ ان استبدل سري افندي بآمر البحرية علي رضا باشا عام ١٨٨٥ بدأت اوضاع الشركة بالتحسن التدريجي لانها اعلنت عن انتظام رحلاتها وعن استعدادها لتعويض التجار الذين يفقدون بضائعهم على ظهر بواخرها سواء كانت قيمة البضاعة قرشا واحدا او ١٠٠ر٠٠٠ قرش كما ابدت استعدادها بنقل البضائع التي ترد من اوربا الى ميناء البصرة وتعهدت بنقلها الى بغداد فور وصولها[٢١٢] •

---

(٢٠٧) Diary, No. 26, 4 Aug. 1883; Lorimer, IB, p. 1537.

(٢٠٨) منافع بيع البواخر، لغة العرب ، ج١٢ ، ٣ حزيران ١٩١٤ ، ص٦١٧ •

(٢٠٩) Lorimer, IB, P. 1448.

(٢١٠) لغة العرب ، ج١١ ، ٣ حزيران ، ١٩١٤ ، ص٦١٧ •

(٢١١) Diary, No. 26, 7 March, 1884.

(٢١٢) الزوراء ، ١٢٧٩ ، ٢٦ ذي القعدة ١٣٠٣هـ •
لقد اكد انتظام بواخر شركة عمان العثماني الخمس في هذا العام القنصل البريطاني في بغداد .Baghdad C. T. R. 1884 - 1885, p. 109

وفي عام ١٨٨٨ جرت محاولة لتطوير الشـــركـة وباشر مديرها بتجديد اربع من بواخرها لتلائم العمل فى نهر دجلة وباخرتين للعمل في نهر الفرات واقترح بتأسيس شركة مساهمة رأســـمالها ١٠٠،٠٠٠ ليرة عثمانية وعدد اسهمها خمسة الاف سهم بقيمة عشرين ليرة للسهم الواحد على ان تخصص ١٥٠٠ سهم للباب العالي و١٥٠٠ سهم لتجار بغداد و١٠٠٠ لتجار البصرة ومثلها لتجار الموصل(٢١٣) • ونتيجة لذلك الاقتراح صدر أمر من الباب العالي يسمح للشركة بانشاء مستودعات للسلع التجارية على ضفتي نهري الفرات ودجلة لتسهيل التجارة والملاحـــة في النهـــرين المذكورين(٢١٤) • وساعد هذا الدعم من قبل السلطات العليا على تطوير شركة عمان العثماني وعندما انيطت ادارة الشركة فى عام ١٨٩١ الى امير اللواء أمير باشا آمر البحرية فى البصرة بذل مجهودا كبيرا فى تحسين ظروفها(٢١٥) • وبادر الى تنظيم ملاكها في البصرة الذي صار يتكون من الرئيس والمحاسب وكاتبين للصرف وآخر للواردات ومفتش وكاتب للتحرير ومأمور للمخزن وامين للصندوق(٢١٦) • ونتيجة حزم الرئيس واخلاصه استطاع في فترة قصيرة ان يوفر مبلغا من المال ارســـله الى اسطنبول لشراء باخرتين جديدتين(٢١٧) وعمد احيانا الى تأجير احدى بواخـــر الشركة

---

(٢١٣) Diary, No. 30, 16 April, 1887.

(٢١٤) الزوراء ، ١٤٠٦ ، ٧ صفر ١٣٠٧هـ/١٨٨٩ •

(٢١٥) منافع ابيع البواخر ، لغة العرب ، ج١٢ ، ٣ حزيران ١٩٤١، ص ٦١٧ •

(٢١٦) بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ ص٣٣١ •

(٢١٧) لغة العرب ، ج١٢ ، ٣ حزيران ، ١٩١٤ ، ص٦١٧ •

للاهلين لمدد محدودة[٢١٨] وباجراءاته ومبادراته هذه كسب ثقة السلطات العليا التي صادقت على المشروع الذي اقترح عام **١٨٨٨** وصدر مرسوم امبراطوري من الباب العالى بتاريخ **١٨٩٢** بالموافقة عليه •

وقد حصلت الشركة العثمانية باداوتها الجديدة على أمتياز من الباب العالي عام **١٨٩٣** يخولها عدم التوقف في دائرة الكمرك وانما بات في استطاعة بواخرها استلام البضائع من البواخر المحيطة مباشرة في عرض شط العرب والتوجه بها الى كمرك بغداد لدفع رسومها هناك • وعلى الرغم من هذا الامتياز فان الشركة لم تستطع ازاحة شركة لنج من طريقهـــا لان الاخيرة سرعان ما قدمت مذكرة احتجاجية الى القنصل البريطاني في بغداد طالبت فيها بضرورة سريان الامتياز على بواخرها أيضا وقد افلحت في الحصول على ما تريد نتيجة الجهود الدبلوماسية المكثفة التي قام بها السفير البريطاني في اسطنبول[٢١٩] •

وظلت شركة عمان تمارس نشاطها الملاحي بنجاح في هذه الفترة وهي تسير بواخرها بين بغداد والبصرة بمعدل باخرة كل ثلاثة ايام[٢٢٠]•

---

(٢١٨) تم تأجير الباخرة الرصافة على التاجر عبدالحميد الجصاني لقاء مبلغ قدره (١٧٠٠) روبية خلال مناسبة دينية معينة لنقل الزوار من بغداد الى سامراء وكان هذا التاجر يتقاضى مبلغا قدره ثلاثة مجيديات عن كل راكب • Diary, No. 35, 21 March, 1891.

عن النقود انظر الملحق رقم ١٣ •

(٢١٩) (PRO) FO/78/4604 Navigation of Tigris and Euphrates 1891-1894.

رسالة شركة لنج في بغداد الى القنصل البريطاني العام في بغداد رقم ٩١ في ١١ مايس ١٨٩٣ •

(٢٢٠) جريدة البصرة ، ١٣١٣ ، ٢٧ ، ٢١ ذي القعدة ١٣١٣/١٨٩٦•

ولمعرفة اوضاع شركة عمان العثماني وهي أحدى روافد الاتصال بالخليج العربي فى عام ١٩٠٠ وما كانت تعانيه التجارة عموما فى المنطقة من مشاكل يمكن الاطلاع على ما نشرته جريدة الزوراء[٢٢١] نقلا عـــن جريدة اقدام اصادرة فى اسطنبول عندما ذكرت بان تحسين المواصلات في العراق ورأس الخليج العربي بات ضروريا جدا لتطوير الزراعة والتجارة فيهما مشيرة الى ان البصرة التي لها علاقات تجارية قوية بالهند واوربا والتي تستورد منها السلع الصناعية وتصدر اليها المواد الاولية والمحاصيل الزراعية تتطلب خدمات ملاحية داخلية لنقل السلع منها الى بغداد ومـدن العـراق الاخرى وبالعكس وذكرت بان شركة عمان العثماني تســاهم الى جانب شركة لنج والسفن الشراعية الاخرى فى هذه الخدمات ولكن بامكانيات محدودة ، لذا من الضروري جدا استيراد بواخر كبيرة وسريعة تسهيلا للمواصلات اما البواخر العائدة للشركة فانها أصبحت غير كافية لنقل البضائع التي لاتزال تتوارد بكميات هائلة من الاقطار الخارجية المختلفة الى البصرة والتي تبقى معظمها مطروحة على شكل اكداس كبيرة حتى اضطـر بعض التجار الى نقل سلعهم على ظهور الحيوانات واضافت الجريدة قائلـة بانه مع ذلك حققت شركة عمان العثماني ربحا سنويا صافيا يتراوح بين ٣٠ ـ٤٠ الف ليرة عثمانية وهي قابلة للزيادة لو استطاعت الشركة اضافة عدد آخر من البواخر الى اسطولها وعلقت : ورغم ان السلطات المركزية اوصت على تشييد باخرتين في بريطانيا لالحاقها بالاسطول النهري الا ان ذلك غير كاف ابدا لان التجار المحيين قدموا استرحاما الى الباب العالي يطلبون فيه زيادة عدد البواخر الى الضعف على الاقل ، او السماح لهم بتشغيل بواخر خاصة في نهر دجلة لتسهيل التجارة فى القطر ، وذكرت الجريدة بآن فى العراق

---

(٢٢١) جريدة الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ، ١٣١٨هـ .

تجارا مرموقين باستطاعتهم تشغيل بواخر تصل في عددها الى عشرة اضعاف عدد بواخر عمان ان سمحت لهم الدولة بذلك ولكنهم لايستطيعون لان ذلك يتعارض مع أمتياز شركة عمان العثماني باحتكار الملاحة في المياه العراقية ونصحت جريدة اقدام السلطات المركزية بضرورة اتخاذ تدبير عاجل لتوسيع وتطوير التجارة المحلية عن طريق اضافة بواخر جديدة واصلاح القديمة منها والاهتمام بشؤون الادارة وتحسينها وتنظيمها(٢٢٢) .

أما جريدة الزوراء فانها علقت في عدد آخر لها على المقال الذي أقتبسته من جريدة أقدام بقولها : ان ميناء البصرة هام جدا للاتصال بالهند وأوربا بالاضافة الى كونه مركزا حيويا (للترانسيت) واضافت رغم كثرة البضائع التي تصلها سنويا فان ادارة عمان العثماني لاتملك سوى اربع بواخر واربعة « لنشات » ووضحت بان ادارة عمان النهرية كانت تملك عند نشأتها اثنتي عشرة باخرة ولكن معظمها قد استهلك ولم تعد البواخر التي تملكها كافية لنقل البضائع المستوردة من الاقطار الاجنبية او المصدرة اليها لذا فان دائرة الكمرك في البصرة وبغداد بالاضافة الى المستودعات والمخازن مليئة دائما بالشحنات التي ترد من الهند في مدة تتراوح بين ١٠ ــ ١٥ يوما ومن اوربا في غضون شهر او شهر ونصف فيما تبقى مكدسة في دائرة الكمرك او المخازن او الارصفة مدة ستة شهور او اكثر وهذا ما يسبب الاضرار الجسيمة للتجار ويعرقل النمو التجاري ونتيجة لهذه المشاكل اخذ التجار في العراق يلحون في المطالبة بزيادة عدد البواخر في نهر دجلة وبادروا الى تقديم الطلبات بهذا الشأن الى السلطات المحلية . وقد اشعرت هذه السلطات الجهات المعنية في اسطنبول باهمية المواصلات

---

(٢٢٢) الزوراء ، ١٨٨٩ ، ٧ رمضان ١٣١٨هـ .

النهرية في العراق الا ان اية خطوة ايجابية لتدارك الامر لم تتخذ[٢٢٣] .

ظلت المشكلة الرئيسة المزمنة التي تواجه شركة عمان العثماني في العراق وتحد من نشاطها وتعرقل تطورها هي كيفية توفير الفحم لبواخرها بصورة مستمرة ، ففي عام ١٩٠٠ كانت الشركة بحاجة الى (٤٠٠٠) طن من الفحم اعلنت مناقصة استيراده من كارديف او نيوكاسل في بريطانيا[٢٢٤] ومن جهة اخرى بذلت محاولة من لدن ادارة الاملاك الخاصة السلطانية في اواخر عام ١٩٠٠ لتخفيف أزمة المواصلات بين بغداد والبصرة نتيجة للصلات المتزايدة لميناء البصرة بمنطقة الخليج العربي والهند واوربا عندما تعاقدت مع اصحاب شركة

Ritchie & Graham and Milne of Clasgow

لبناء باخرتين واربعة « لنشات »[٢٢٥] لصالح شركة عمان العثماني كانت الباخرتان تشبهان الى حد ما تلك البواخر التي كانت تمتلكها شركة لنــج البريطانية وكان من المقرر وصول تينك الباخرتين الى البصرة مفككة في نهاية عام ١٩٠١ ليتم تجميعها في ترسانة الشركة هناك[٢٢٦] .

وفي عام ١٩٠٤ حلت ادارة عمان العثماني[٢٢٧] تلك الادارة التي

---

(٢٢٣) الزوراء ، (١٨٨٩) الصحيح ١٨٩٠ / ١٤ رمضان ١٣١٨ .

(٢٢٤) الزوراء ، ١٨٧٩ ، ١٩ جمادى الاولى ١٣١٨هـ .

(٢٢٥) ابعاد كل واحد منها الطول والعرض والارتفاع هو ١٥٠ ، ٢٨ ، ٦ر٥ قدم على التوالي .

(PRO) FO/78/5324 Navigation of Tigris Euphrates and Karun Rivers Karun Subzidy, 1901-1705 Memorandum 17 January, 1901.

(٢٢٧) (IOR) L/P&S/10/88, Mesopotamia 1905-1911, p. 11.

كانت فرعا من وزارة البحرية العثمانية[٢٢٨] . وتحولت بواخـرهـا ، الفرات وبغداد والموصل والرصافة وعدد من اللنجـات وكـل المعـدات الهندسية والمكاتب وحوض السفن في البصرة والورشة الملحقة بها وجميع الممتلكات الاخرى الى السنية[٢٢٩] وهي ادارة الاملاك الخاصة بالسـلطان مقابل تعويض قدره ٩٥٠٠ر٩ ليرة عثمانية[٢٣٠] وشكلت من اجل ذلـك شركة جديدة كان يطلق عليها احيانا اسم (ادارة البواخر الحميـدية) واحيانا اخرى (مكتب الملاحة الحميدي) وفي اغلب الاحيان (الشركـه الحميدية) التي استطاعت اضـافة باخرتين حديثتين الى الخدمة همـا (الحميدية) و (البرهانية)[٢٣١] اللتان صنعتا فى اسكتلندا مع اربعـة

---

(٢٢٨) Lorimer, IB, p. 1540.

(٢٢٩) تقرير القنصل البريطاني في البصرة في ٢١ آب ١٩٠٥ الى السفير البريطاني في اسطنبول

(IOR) L/P&S/10/88 Pt. II

(٢٣٠) Lorimer, IB, p. 1540.

فيما ورد في مكان آخر بان التعويض كان سبعة الاف ليرة . انظر : منافع بيع البواخر ، لغة العرب ، ح١٢ ، السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ص ٦١٧ .

(٢٣١) الباخرتان الحميدية والبرهانية شيدتا عام ١٩٠٤ على أساس حمولة قصوى قدرها ٢٣٠ طن لكل منهما بموجب العقد المبرم مع الشركة المجهزة ولكنهما كانتا لاتستطيعان حمل اكثر من ١٩٠ طـن فى احسـن الاحوال ، اما الادارة فانها كانت لا تجازف في شحنها باكثر من ١٦٠ـ١٧٠ طن بسبب قلة منسوب المياه فى نهر دجلة وكانت الباخـرتان مزودتـان بمستودع للفحم يسع (٣٥ طنا فى حين كانت الباخرة تستهلك ما مقداره ١١٠ أطنان من الفحم في رحلتها بين البصرة وبغداد ذهابا وايابا وكانت تتزود بالفحم من محطات الوقود فى الكوت او العمارة احيانا :

(PRO) FO/195/2319 Notes on the Hamidieh Administration Steamers and Plant, Deted 23/3/190 p. 54.

لنشات يمكن سحبها وراء بواخر الشركة كلما اقتضت الحاجة لذلك[٢٣٢]. وانيطت ادارة الشركة الجديدة الى (ساسون افندي) الذي توجـه فور نسلمه المسؤولية الى بريطانيا عن طريق اسطنبول لغرض شراء « لنشات » اضافية والاتفاق مع الاوساط التجارية البريطانية على فتح وكالات للشركة الحميدية في كل من لندن ومانجستر وقد افلح في لندن بالاتفـاق مـع شركـة Strick لتصبح وكيلة للشركة لا لاغراض الملاحة فحسب وانما للاشراف على مشتريات البواخر الحميدية كذلك[٢٣٣] وعلى النطاق المحلي بدأت منافسة عنيفة بين الشركة الحميدية وشركة لنج وبخاصة فى مجال نقل المسافرين عندما باشرت الشركة الحميدية تسير باخرتين من البصرة الى بغداد اسبوعيا وباجور اقل وقد نجحت الى حد معين عن طريق استخدامها النفوذ الرسمي لتحويل العملاء من شركة لنج اليها وتدل احدى الاحصائيات بان الجزء الاكبر للشحنات المتوجهة من بغداد الى لندن كان يتم نقلها من بغداد الى البصرة على متن البواخر الحميدية . اما تلك المصدرة الى بومباى فكان يتم نقلها بواسطة بواخر شركة لنج من بغداد الى البصرة[٢٣٤] ، اما غالبية المسافرين المحليين فانهم اخذوا يستخدمون بواخر الشركة الحميدية فيما اقتصرت بواخر شركة لنج على نقل المسافرين الاوربيين وعلية القوم من العراقيين[٢٣٥] . الا ان حماس الاداريين للشركة الجديدة اخذ يخمد

---

(٢٣٢) تقرير Crow القنصل البريطاني في البصرة بتاريخ ٢١ آب ١٩٠٥ الى السفير البريطاني فى اسطنبول
(IOR) L/P & S/10/88 Part. II

(٢٣٣) Ibid.

(٢٣٤) Basra C. T. R., 1905, p. 8.

(٢٣٥) جريدة البصرة ١١ جمادى الاولى ١٣٠٩هـ اشـارت هـذه الجريدة فى فترة سابقة الى سفر وجهاء البصرة على متن بواخر شركة لنج .

تدريجيا وما ان حلت الشهور الاخيرة من عام ١٩٠٥ حتى جرت محاولة لتأجير بواخر الشركة الحميدية لمدة ثلاثين عاما الى كل من Theodor وكيل احدى شركات البواخر في اسطنبول وجورج ميكترى الممول الرئيس للشركة البريطانية المعروفة باسم كرى مكنرى وكيل شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية في البصرة مقابل قرض مقداره ١٠٠٠٠٠٠٠ ليرة عثمانية على ان يقسم صافي الدخل السنوي - بعد استقطاع مبالغ التأمين وفائدة القرض البالغة ٥٪ وخصم قدره ٣٪ سنويا لدفع الدين المستهلك والنفقات المتفرقة الاخرى - بين الادارة الخاصة بالسلطات وبين المستأجرين بنسبة ٩ : ١ ويشمل هذا المشروع احتكار الحقوق الملاحية في الانهار العراقية - دجلة والفرات وشط العرب - الا ان المفاوضات باءت بالفشل(٢٣٦) ٠

وفي عام ١٩٠٧ كانت الشركة الحميدية للملاحة تمتلك البواخر (الحميدية والبرهانية)(٢٣٧) و(الفرات والرصافة)(٢٣٨) والموصل(٢٣٩)

---

(٢٣٦) Lorimer, IB., p. 1541.

(٢٣٧) انظر ص ٢٦٦ هامش رقم ٢٣١ من هذا الفصل

(٢٣٨) كانتا مختصصتان لنقل المسافرين بين البصرة وبغداد وبالعكس ، وهما مزودتان بمستودع للفحم يسع لـ ٢٥ طنا فى الوقت الذي يستهلكان ما مقداره خمسون طنا في رحلة الذهاب والاياب وتتسعان لـ ١٥٠ راكب وما وزنه ١١٥ - ١٦٥ طن من البضائع ٠ وكانتا فى حالة سيئة للغاية وبخاصة مرجليهما ٠ (PRO) FO/195/2319, p. 55.

بصرة سالنامه سي ، دفعه ٢ لسنة ٣٠٩ ، ١ ص٣٣٢ ٠

(٢٣٩) تستوعب ٢٠٠ راكب ١٦٥ طن من البضائع مستودع فحمها يسع لـ ٢٥ طنا استهلاكيا للفحم بين البصرة وبغداد ذهابا وايابا ٥٠ طنا وكان في حالة سيئة جدا ٠ (PRO) FO/195/2318 p, 56.

بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ لسنة ١٣٠٩ ص ٣٣٢ ٠

وبغدادي[٢٤٠] والبصرة[٢٤١] ومجموعـــة من « اللنشـات » القديمـــة والحديثة[٢٤٢] بالاضافة الى امتلاكها حوضا جافا للسفن على نهر الخندق في البصرة كان باستطاعته استقبال بواخرها ولنشاتها وورشـــة عـلى نهـر العشار لاصلاح وترميم البواخر العائدة لها وللاسطول الحـربي العثماني المرابط في رأس الخليج كما كانت تمتلك دائـرتين احداهما في بغداد تقع الى جوار دائرة الكمرك وكانت لاتزال تحت الانشاء والاخرى فـي البصرة وهي بناية قديمة من موروثات ادارة عمان العثماني وهي تجاور دائرة كمرك البصرة ومجموعة من الحوانيت والمخازن والمستودعات كانت عبارة عن عرصه عائدة للسنية شيدت عليها هذه البناية لشركة (دربـي اندروز) عام **١٨٩٠** من قبل (يمين هارون) مقابل اشغالها مدة **٢٥** سنة، ولما توفي هذا الاخير عام **١٩٠٧** وضعت الادارة الحميدية يدها على البناية مقابل دفع **٥٠٠** ليرة عثمانية الى ورثة المتوفي كتعويض عن المدة الباقية من الايجار[٢٤٣] .

---

(٢٤٠) تستوعب ثلاثين راكبا و٥٠ طنا من الشحنات مستودعها يسع لـ ٢٥ طنا واستهلاكها للفحم في الرحلة الواحدة خمسون طنا لقد اعيـد بناءها عام ١٩٠٥ واصلح مرجلها (PRO) FO/195/2318 p, 56.

بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ لسنة ٣٠٩ ، ص٣٣٢ .

(٢٤١) لم يذكرها التقرير ضمن بواخر الشركة في هذه الفترة وانمـا ذكرها ميرزا حسن خان في كتابه انظر ص٨٤ .

(٢٤٢) اربعة منها حديثة وواسعة شيدت عام ١٩٠٤ كان باستطاعة كل واحد منها حمل ما وزنه ٢٥٠ طن ولنشان انزلا الى الماء عـــام ١٩٠٧ لربطهما بالباخرة بغداد والموصل باستطاعة كل لنج منهما حمل مـا وزنه ١٣٥ طن من الشحنات ، ولنشان قديمان جدا كانا يربطان بالبـاخـرتين الرصافة والفرات . (PRO) FO/195/2319, p. 56

(٢٤٣) (PRO) FO/195/2319, p. 55

ومن جهة اخرى صار ملاك دائرة الشركة في بغداد يتكـــون من مدير[٢٤٤] وثلاثة كتاب[٢٤٥] في الوقت الذي كان عدد موظفي الدائرة في البصرة ثمانية عشر شخصا لاتساع نشاطها هناك[٢٤٦] .

وقد حسبت احدى الوثائق ارباح شركة الحميدية للملاحة عام ١٩٠٧ على اساس قيام الباخرتين الحميدية والبرهانية بمعدل رحلتين في الشهر والبواخر القديمة بمعدل رحلة واحدة في الشهر بين البصرة وبغداد ذهابا وايابا وعلى هذا الاساس فان الباخرة الحميدية تستطيع هي ومقطورتها حمل ما مقداره ٢٥٠ طن وكذلك البرهانية في الرحلة الواحدة ، فالباخـــرتان تحملان ما مقداره ١٢٠٠٠ طن[٢٤٧] من الشحنات خلال العام الواحد . اما الحمولة الاجمالية للبواخر الرصافة والفرات والموصل وبغداد ولنجاتها فقدرت بـ ٥٢٨٠طن[٢٤٨] من الشحنات في العام واذا علمنا بان اجور شحن

---

(٢٤٢) كان المدير في عام ١٩٠٧ يدعى حسين افندي ويتقاضى راتبا قدره ١٨ ليرة في الشهر
(PRO) FO/195/2319, p. 55

(٢٤٥) كان الكاتب الواحد يتقاضى راتبا شهريا قدره خمس ليرات .
(PRO) FO/195/2319, p. 56

(٢٤٦) كان الجميع يتقاضون ما مقداره ١٨٣ ليرة في الشهر .
(PRO) FO/195/2319, p. 56

(٢٤٧) البرهانية تحمل ٢٥٠ والحميدية ٢٥٠ يكون المجموع ٥٠٠ طن × ٢٤ رحلة في السنة = ١٢٠٠٠ طن .
(PRO) FO/195/2319, p. 57

(٢٤٨) الرصافة ولنشها ٩٠ طنا الفرات ولنشها ١٢٠ طن ، الموصل ولنشها ١٢٠ طن ، بغداد ولنشها ١١٠ طن . مجموع حمولتها يكون ٤٤٠ طن × ١٢ رحلة في العام = ٥٢٨٠ طن
(PRO) FO/195/2319, p. 57

البضائع على بواخر الشركة بين البصرة وبغداد كان ٥ر٢٧ شلنا للطن الواحد • وعشرة شلنات للرحلة بين بغداد والبصرة لاتضح لدينا بان الايراد الكلي للشركة من نقل البضائع يكون ٣٣٤١٠ باون[٢٤٩] • واذا اضفنا مبلغ ١٠٠٠٠ باون كايراد عن نقل ٢٥٢٠٠ مسافر[٢٥٠] على ظهور بواخر الحميدية للعام الواحد بين البصرة وبغداد وبالعكس لاصبح الأيراد الكلي للشركة هو ٤٣٤١٠ باون في العام •

اما مصروفات الشركة للعام الواحد فتقدر بالشكل التالي :

---

(٢٤٩) ٢٤ رحلة للباخرتين الحميدية والبرهانية بحمولة ٥٠٠ طن بسعر ٥ر٢٧ شلنا للطن بين البصرة وبغداد= ١٦٥٠٠ باون

١٢ رحلة لبقية البواخر التي حمولتها ٤٤٠ طن بسعر ٥ر٢٧ شلنا من البصرة الى بغداد	= ٨٠٠٠
٢٤ رحلة للباخرتين الحميدية والبرهانية بحمولة ٥٠٠ طن بسعر ١٠ شلنات من بغداد للبصرة	= ٦٠٠٠
١٢ رحلة للبواخر البقية التي حمولتها ٤٤٠ طن بسعر ١٠ شلنات من بغداد الى البصرة	= ٢٩١٠
	= ٣٣٤١٠

(٢٥٠) الحميدية ٢٠٠ راكب × ٤٨ رحلة = ٩٦٠٠ مسافر
البرهانية ٢٠٠ راكب × ٤٨ رحلة = ٩٦٠٠ مسافر
الرصافة ٦٠ راكبا × ٢٤ رحلة = ١٤٤٠ مسافر
الفرات ٦٠ راكبا × ٢٤ رحلة = ١٤٤٠ مسافر
بغدادي ٣٠ راكبا × ٢٤ رحلة = ٧٢٠ مسافر

باون	
١١٠١٧	لاستهلاك الفحم •
٥٦٨٨	رواتب ملاحي ومستخدمي بواخر الشركة
٢٠٠٠	رواتب الموظفين الاداريين في بغداد والبصرة
١٧٨٢	أجور النقل من باخرة الى اخرى •
١٥٠٠	أجور الحمالية في بغداد والبصرة للتحميل والتفريغ
٢٠٠٠	صيانة البواخر
١٥٠٠	صيانة الحوض والمخازن والدوائر
١٠٠٠	عمولة للوكلاء •
٢١٧٠	عمولة بنسبة ٥٪ عن الايراد الكلي البالغ ٤٣٤١٠ للاداريين
٢٠٠٠	التأمين على البواخر
٥٠٠٠	فوائد القرض الحكومي
٢٥٠٠	فوائد لقرض خاص لشراء باخرتين جديدتين
٣٨١٥٧	

ويكون الربح الصافي ٥٢٤٣ باون[٢٥١] • ويمكن اعتبار هـذا الحساب تقريبيا لان تقدير الايرادات جاء على اساس الطاقة القصوى لحمولة البواخر فيما كان يتعذر عليها في مناسبات عديدة حمل شحناتها

الموصل ١٠٠ راكب × ٢٤ رحلة = ٢٤٠٠ مسافر

.... ٢٥٢٠٠ مسافر

٢٥٠٠٠ باجرة ٢٫٢٥ مجيدي = ٩٥٠٠ باون

اجور الحقائب والامتعة الشخصية = ٥٠٠ باون

١٠٠٠٠

(PRO) FO/195/2319 pp. 57-58.

(٢٥١) (PRO) FO/195/2319, pp. 58-59.

الكاملة كما ان رحلاتها لم تكن منتظمة بصورة مستمرة ، لذا لم تكن الشركة تحقق تلك الارباح التي اشارت اليها الوثيقة دائما والتي نسبتها ١٢٪[٢٥٢] في السنة .

وبعد الانقلاب العثماني عام ١٩٠٨ عادت ملكية الشركة الى وزارة المالية العثمانية وحاولت الدولة تنظيم شؤونها ، ورغم انها خصصت ثلاثا من بواخرها لنقل المعدات العسكرية من اجل اخماد الحركات العشائرية في المنتفك وابقت فقط خمسا منها في العمل بين بغداد والبصرة الا انها حققت ربحا صافيا في عام ١٩٠٩ قدر بعشرة الاف ليرة الا ان ذلك الربح لم يتحقق في السنوات اللاحقة لدرجة جرت محاولة لبيع جميع بواخر الشركة الحميدية الى شركة لنج عام ١٩١٤[٢٥٣] .

ولاستكمال الصورة نحاول حساب ارباح شركة لنج في العراق بصورة تقريبية لعام ١٩٠٦ وهو العام الذي حسبنا فيه ارباح الشركة الحميدية للمقارنة بين عائدات الشركتين وبقدر ما وفرته لنا الوثائق من معلومات . لقد كانت شركة لنج تملك ثلاث بواخر في الخدمة واخرى احتياط ، معدل حمولة الواحدة منها كان يتراوح بين ٣٤٠ ـ ٤٠٠ طن خلال معظم شهور السنة و٢٨٠ طن خلال فترة الصيهود اي بمعدل ٣٢٥ طن للباخرة الواحدة طيلة العام[٢٥٤] .

---

(٢٥٢) تم حساب النسبة المئوية للارباح $\frac{٥٢٤٣ \times ١٠٠}{٤٣٤١٠}$ = ١٢٪ تقريبا

(٢٥٣) منافع بيع البواخر ، لغة العرب ، ج١٢ ، السنة ٣ حزيران ١٩١٤ ص٦٢٤ .

(٢٥٤) (IOR) L/P & S/10/88.
تقرير القنصل البريطاني في البصرة الى السفير البريطاني في اسطنبول المؤرخ ٢١ آب ١٩٠٥ .

واذا افترضنا قيام كل باخرة بمعدل رحلتين في الشهر بين بغـــداد والبصرة واحدة للذهاب واخرى للاياب ، يكون عدد رحلات الباخرة خلال العام ٢٤ رحلة[٢٥٥] • ومجموع عدد رحلات البواخر الثلاث ٧٢ رحلة ، ٣٦ منها بين بغداد والبصرة ومثلها بالعكس ، وعليه فان بواخر شركة لنج كانت تحمل ما مقداره ٣٦ × ٣٢٥ = ١١٧٠٠ طن[٢٥٦] من البضائع بـين بغداد والبصرة ونفس الكمية من البضائع فى رحلة العودة ، واذا علمنا بان معدل اجور شحن البضائع على متن بواخر شركة لنج بين البصرة وبغـداد كان حوالي ٣٢٫٥ شلنا للطن الواحد[٢٥٧] لظهر لنا ان ايراد بواخرها في رحلاتها بين البصرة وبغداد كان ١١٧٠٠ × ٣٢٫٥ = ١٩٠١٢ باون ، واذا أفترضنا انها كانت تتقاضى ما مقداره ١٢ شلناً على الطن الواحد[٢٥٨] من البضائع كأجور لنقلها بين بغداد والبصرة (مع التيار) لكان ايراد بواخرها بين بغداد والبصرة خلال العام هو ١١٧٠٠ × ١٢ = ٧٠٢٠ باون •

ومن جهة اخرى لدينا بعض المعلومات التي تشير الى ان كل باخرة من

---

(٢٥٥) اتضح ذلك فى بحث شركة لنج •

(٢٥٦) الرقم ٣٢٥ يشير الى معدل حمولة الباخرة الواحدة ورقـــم ٣٦ الى عدد الرحلات •

(٢٥٧) Basra C. T. R., 1906, p. 9.

(٢٥٨) كانت الشركة الحميدية تتقاضى ما مقداره عشرة شلنات على الطن الواحد كأجور بين بغداد والبصرة • وقد افترضنا بأن شركـة لنج تتقاضى ١٢ شلنا قياسا الى ما كانت تتقاضاه الشركة الحميدية من أجور مقدارها ٢٧٫٥ شلنا على الطن الواحد بين البصرة وبغـداد فـي حين كانت شركة لنج تتقاضى ٣٢٫٥ شلناً اى ان اسعار شركة لنج كانت اكثر ارتفاعا • (PRO) FO/195/2319, pp. 58-59.

بواخر الشركة كانت تستوعب حوالي ١٠٠٠ مسافر[٢٥٩] على درجاتها المختلفة ولكننا لو اختزلنا هذا الرقم الى النصف كمعدل للمسافرين على متن بواخرها خلال العام لتوصلنا الى ان عدد المسافرين كان ٥٠٠ × ٧٢ = ٣٦٠٠٠ راكب ٠

واذا جارينا احدى الاحصائيات التي اشارت الى ان عدد المسافرين على متن بواخر شركة لنج لعام ١٩٠٦ كان **٢١٢٣٧** مسافر[٢٦٠] وعلمنا ان معدل أجور السفر على متن تلك البواخر كان يتراوح بين (باونين وسبعة شلنات وسبعة ونصف بنس للدرجة الاولى وبين سبعة شلنات وسبعة بنسات ونصف بنس للدرجة الرابعة بين البصرة وبغداد[٢٦١] وبمعدل باون وسبعة شلنات وثلاثة بنسات وربع البنس للدرجة الاولى وبين سبعة شلنات وثلاثة بنسات وربع البنس للدرجة الرابعة للسفر بين بغداد والبصرة[٢٦٢] وافترضنا ان يكون المعدل الاجمالي للسفر ذهابا وايابا لكل الدرجات باوناً لتوصلنا الى ان ايرادات الشركة من المسافرين كانت حوالي **٢١٢٣٧** باون ، يضاف الى ذلك ما كانت تتقاضاه من منحة البريد من حكومة الهند والبالغة ٢٤٠٠ باون[٢٦٣] في السنة لاصبح ايرادها الاجمالي :

١٩٠١٢ باون اجور نقل البضائع بين البصرة وبغداد

---

(٢٥٩) انظر بحث شركة لنج ص١٦١ ٠

(٢٦٠) (PRO) FO/195/2319, p. 61.

(٢٦١) الدرجة الثانية باون وسبعة شلنات وثلاثة بنسات واربع بنس ٠ الدرجة الثالثة احد عشر شلنا وخمسة بنسات ونصف البنس ٠
(PRO) FO/195/2319, p. 61.

(٢٦٢) (PRO) FO/195/2319, p. 61.

(٢٦٣) (IOR) L/P & S/20/C236, p. 200.

٧٠٢٠ باون أجور نقل البضائع بين بغداد والبصرة •
٢١٢٣٧ باون اجور نقل المسافرين بين البصرة وبغداد وبالعكس •
٢٤٠٠ باون منحة البريد من حكومة الهند •

٤٩٦٦٩ باون مجموع الايرادات

اما مصروفات الشركة قياسا الى مصروفات الشركة الحميدية من جهة والى المعلومات المتفرقة التي توصلنا اليها من دراسة شركة لنج فهي كالآتي:

٥٥٠٠ باون لاستهلاك الفحم (٢٦٤) •
٦٠٠٠ باون رواتب ملاحي ومستخدمي بواخر شركة لنج (٢٦٥) •
٤٠٠٠ باون رواتب الموظفين والاداريين في بغداد والبصرة (٢٦٦) •
٢٠٠٠ أجور الشحن والتفريغ من باخرة الى اخرى
١٥٠٠ باون أجور الحمالية في بغداد والبصرة من والى الارصفة
٢٠٠٠ باون صيانة البواخر
١٥٠٠ صيانة حوض السفن في المعقل والمخازن التابعة للشركة •

---

(٢٦٤) ورد ان كل باخر من بواخر شركة لنـــج كانت تستهلك نصف ما تستهلكه بواخر الشركة الحميدية من الفحم ، لذا افترضنا ما كانت تنفقه شركة لنج على شراء الفحم لبواخرها الاربع هو نصف ما كانت تنفقه الشركة الحميدية ، علما بان عدد بواخر الشركة الحميدية كانت اكثر • (PRO) FO/195/2318, p. 58.

(٢٥) ورد ان راتب طاقم الباخرة « حميدية » التي تشبه بواخـر شركة لنج كانت ١١٦٠ باون • وقد افترضنا رواتب قيمتها ١٥٠٠ باون لكل باخرة من البواخر الاربع •

(٢٥٦) قدرنا ضعف رواتب الاداريين للشركة الحميدية •

٢٠٠٠ باون للوكلاء في المدن بين بغداد والبصرة (٢٦٧) •

٢٤٨٣ فوائد بنسبة ٥٪ من الايراد الكلي

٢٤٠٠ هدايا و «بخشيش» لشيوخ العشائر •

٢٩٣٨٣ باون

واذا طرحنا من مجموع ايرادها البالغ ٤٩٦٦٩ باون مبلغ النفقات التقديري ٢٩٣٨٣ باون لكان ربحها الصافي حوالي ٢٠٢٨٦ باون اي بنسبة ٤٠٪ •

واذا اردنا معرفة الارباح الحقيقية التي كانت تجنيها هذه الشركة في العراق ورأس الخليج العربي وايران فلا بد من الاخذ بنظر الاعتبار ارباحها المتأتية من ايرادات عدة جنيبات كانت تمتلكها الشركة وتسحبها وراء بواخرها ، بالاضافة الى عديد من السفن الشراعية التي كانت تستخدمها في المياه العراقية وعلى نطاق محلي مثلما كانت تملك اللنشات البخارية التي أستخدمتها في نهر الفرات لنقل معدات مشروع سدة الهندية ومنشآت سكة حديد بغداد ، بالاضافة الى امتلاك الشركة للزوارق البخارية التي كانت تنقل المسافرين والبضائع بين البصرة والحاجز الغريني قرب الفاو ناهيك عن باخرتيها ملامير وشوشان اللتين كانتا تعملان في نهر الكارون بين المحمرة والاحواز وشوشتر ، بالاضافة الى امتلاكها لقافلة من البغال والحمير والجمال قوامها اكثر من خمسة آلاف رأس كانت تعمل لنقل البضائع التجارية بين الاحواز واصفهان (٢٦٨) ، واذا اضفنا الارباح المتأتية من اشتغالها في التجارة وبخاصة تجارة الصوف التي كانت تمتلك عدة مكابس لضغطه في كل من البصرة وبغداد بالاضافة الى أشتغالها في تجارة التمور والحبوب لامكن الاطلاع على القيمة الحقيقية لارباحها •

---

(٢٦٧) قدرنا ضعف مخصصات الشركة الحميدية •

(٢٦٨) يمكن الاطلاع على مجمل نشاط الشركة في بحث شركة لنــج •

ب ـ الشركات الملاحية المحيطية الوكالات التجارية في البصرة :

١ ـ شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية

British India Steam Navigation Company

تدعى وكالة هذه الشركة في البصرة باسم (شركة كري ـ مكنزي) Gray-Mackenzie وتسمى شركة (بيت الوكيـــل)(٢٦٩) ، انتشرت فروعها في سائر موانئ الخليج الاخرى وشبه القارة الهنـديـة ، ففـي بومباي وكراجي مثلتها شركة (ماكينه ماكنزي)(٢٧٠) وفي مسقط (شركة ناول) وفي بندر عباس ولنكه والبحرين وابو شهر (شركة كري بول)(٢٧١) وفي المحمرة (شركة كري مكنزي) أمتلكت رصيفا ومستودعات على صدر نهر العشار في البصرة(٢٧٣) .

وسيرت بواخر كبيرة بين الهند والبصرة مرورا بموانئ الخليج أسبوعيا ومن لندن الى البصرة بمعدل باخرة كل شهر(٢٧٤) ، بالاضافة الى نقلهـا البريد الهندي الى البصرة(٢٧٥) وتاجـرت بمختلف السـلع الواردة والصادرة وتخصصت احيانا في تصدير الحبوب والخيل من ميناء البصرة الى الهند واشهر بواخرها التي تمخر مياه الخليج العربي ذهابا وايابا بين بومباي مرورا بكراجي وكوادر وجاسك وبندر عباس وهنكام وبوشهر

---

(٢٦٩) النبهاني ، التحفة النبهانية ، البصرة ، ج٩ ، ص٦٤ .

(٢٧٠) بصرة ولايتي ، سالنامهسي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨، ص١٥٥ .

(٢٧١) Geary, op. cit., Vol. I, p. 67.

(٢٧٢) بصرة ولايتي ، سالنامهسي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨هـ، ص١٥٥

(٢٧٣) جريدة البصرة ، ٣٠ ، ٢٧ شوال ، ١٣٠٧هـ .

(٢٧٤) Basra, C.T.R., 1887, p. 2.

تقرير بلي المؤرخ ١٩ حزيران ١٨٦٩ المرقم ١٠٤ الى حكومة بومباي .

(٢٧٥) انظر : بحث البريد .

والبصرة ، وغالبا ما كانت تتزود بالوقود فى منتصف الطريق في جزيرة هنكام هي :

١ ـ الباخرة كبتنه او كابرتيه سرعتها ١٥ عقدة وحمولتها ١١١٥طن وتسع لـ٢٥٦ راكب[٢٧٦] .

٢ ـ بنبه سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٥٣٦ طن تسع لـ ٢٠٠ راكب .[٢٧٧]

٣ ـ بزوليا ، سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٥٥٤ طن وتسع لـ ٢٠٠ راكب [٢٧٨] .

٤ ـ سملا سرعتها ١٢ عقدة وحمومتها ١٦١٥ طن وتسع لـ ١٨٠ راكب[٢٧٩] .

٥ ـ الباخرة بغداد سرعتها ١٢ عقدة حمولتها ١٢٧١ طن وتسع ١٨٠ راكب[٢٨٠] .

٦ ـ كيلوه سرعتها ١٢ عقدة وحمولتها ١٥٥٢ طن وتسع لـ ٢٠٠ راكب[٢٨١] .

---

(٢٧٦) جريدة البصرة ، ١٣١٣ ، العدد ٢٧ في ٢١ ذي القعدة ١٣١٣هـ / ١٨٩٦ .

(٢٧٧) بصرة ولايتي ، سالنامه ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨هـ ، ص١٥٥ .

(٢٧٨) نفس المصدر السابق .

(٢٧٩) جريد البصرة ١٣١٣ ، العدد ٢٧ في ٢١ ذي القعدة ١٣١٣هـ/ ١٨٩٦ .

(٢٨٠) بصرة ولايتي ، سالنامهسي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨هـ ، ص١٥٥ .

(٢٨١) جريدة البصرة ١٣٠٧ ، العدد ٩٦ ، ١١ جمادى الاول ١٣٠٩هـ

(٢٨٢) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ، ١٣٠٩هـ .

٧ ـ رانوك ، سريعة الجريان واسعة الحمولة[٢٨٢] .

٨ ـ جاوه[٢٨٣] .

٩ ـ فالتو[٢٨٤] .

٢ ـ شركة الخليج للملاحة البخارية :

Persian Gulf Steam Navigation Co.

كانت تدعى في البصرة باسم شركة (دربي انـدروز) Darby-Andrews توزعت فروعها على بعض موانى الخليج العربي والبحر الاحمر والبحر المتوسط . ففي ميناء ابو شهر مثلتها (شركة دكسن) وفي لنكه وبندر عباس (شركة بدر) وفي عدن (شركة عدن) وفي جده (حسن بغداد) في مينائي السويس وبورسعيد (سابليون) وفي مرسيليا (ساكون اخوان) وفي لندن (شركة جونس برايس)[٢٨٥] وشيد فرعها في البصرة مكتب واسـع على صـدار نهر العشار[٢٨٦] ، وسيرت خطوطا للبواخر بين البصرة وموانى الخليج العربي والبحر الاحمـر والبحر المتوسط ولندن بمعدل باخرة واحدة كل شـهر[٢٨٧] وخصصت بعض بواخرها في موسم الحج لنقل الحجاج من البصرة الى جده[٢٨٨] ، وتميزت معظم بواخرها بالسعة خاصة تلك التي تعمل بين لندن والبصرة ، ومن اشهرها :

---

(٢٨٢) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ، ١٣٠٧هـ .

(٢٨٣) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ١٨ ، ١٧ رمضان ، ١٣١٣هـ.

(٢٨٤) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٥٠ ، ٧ شعبان ، ١٣١٣هـ.

(٢٨٥) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ق دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨،ص١٥٤

(٢٨٦) جريدة البصرة ، ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧هـ . ...

(٢٨٧) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٢٨٨) جريدة البصرة ، ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧هـ .

١ ـ الباخرة (دجلة) وسرعتها ٢ عقدة وحمولتها ٥٥٠٠ طن وخط سيرها بين البصرة وابو شهر ولكنه وبندر عباس وعدن وجدة والسويس وبورسعيد ومارسيليا ولندن[٢٨٩] .

٢ ـ الباخرة البصرة وسرعتها ٩ عقدة حمولتها ٢٨٠٠طن.[٢٩٠]

٣ ـ الباخرة بغداد سرعتها عشر عقد حمولتها ٢٥٠٠طن[٢٩١] .

٤ ـ الباخرة كورجي سرعتها عشر عقد وحمولتها ٢٤٠٠طن[٢٩٢] .

٥ ـ الباخرة ملك سرعتها عشر عقد وحولتها ٢٣٠٠ طن .[٢٩٣]

٦ ـ الباخرة الفرات حمولتها ٣٥٠٠[٢٩٤] .

٧ ـ الباخرة العمارة

٨ ـ الباخرة شتفيل [٢٩٥] .

وفي ١٨ تشرين الاول ١٨٩٧ اعلن قنصل البصرة البريطاني نبأ أفلاس هذه الشركة وتعهد بتصفية ديونها .[٢٩٦]

---

(٢٨٩) بصرة ولايتي ، سالنامه ، دفعه ١ ، ١٣٠٨هـ ، ص١٥٤ .

(٢٩٠) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧هـ .

(٢٩١) بصرة ولايتي ، سالنامهسي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨هـ ، ص١٥٤ .

(٢٩٢) نفس المصدر ، ص ١٥٤ .

(٢٩٣) جريد البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧ ، وبصرة ولايتي ، سالنامه ، دفعه ١ سنة ١٣٠٨ ، ص ١٥٤ .

(٢٩٤) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨،ص١٥٤

(٢٩٥) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٢٧ ، ٢١ ذي القعدة ١٣١٣هـ.

(٢٩٦) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٦٩ ، جمادى الآخرة ١٣١٥هـ.

٣ ـ شركة بومباي والخليج العربي للملاحة البخارية :

Bombay and Persian Gulf Steam Navigation Company

كان وكيلها في البصرة أغا محمد جواد وهو ايراني (٢٩٧)، ومثلها في موانئ الخليج والهند فريق من التجار الايرانيين والهنود، منهم حاجي علي أكبر وحاجي ابو القاسم في أبو شهر وحسن علي في لنكه وحاجي محمد حسن في بندر عباس وحاجي محمد حسين في كراجي واغا عبدالحسين في بومباي (٢٩٨).

واشهر البواخر التي سيرتها هذه الشركة بين بومباي والبصرة لنقل الصناعات الهندية والمنتجات الزراعية العراقية بين الميناءين بمعدل باخـرة واحدة كل أسبوعين، هي : (٢٩٩)

١ ـ الباخرة اسكلبيتر وحمولتها ٢٨٠٠ طن .

٢ ـ الباخرة حسيني وحمولتها ١٥٠٠ طن .

٣ ـ الباخرة موبيل وحمولتها ١٨٠٠ طن .

٤ ـ الباخرة هنري بالكو وحمولتها ١٢٠٠ طن .

٥ ـ الباخرة كالدا وحمولتها ٥٠٠ طن .

٦ ـ الباخرة كنك رتر وحمولتها ٢٦٠٠ طن (٣٠٠) .

٤ ـ شركة موير تويدي (٣٠١) Muir Tweedie & Company

شركة بريطانية مارست التجارة العامة منذ اوائل الثمانينات من القرن

---

(٢٩٧) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٢٩٨) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، ١٣٠٨ ، ص١٥٦.

(٢٩٩) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٣٠٠) بصرة ولايتي ، سالنامه سي ، دفعه ١ ، سنة ١٣٠٨، ص١٥٦.

(٣٠١) Baghdad C.T.R., 1884-1885, 108.

التاسع عشر[٣٠٢] ، وزاد نشاطها فى ميدان النقل البحري في اوائل القرن العشرين[٣٠٣] .

Hotz & Son (Dutch) ٥ ـ **شركة هوتز وولده**[٣٠٤]

شركة هولندية كانت تعمل في العراق عام **١٨٧٨** وهـي التي حاولت الحصول من الدولة العثمانية على أمتياز لمد سكة حديد من بغداد الى الجبال الايرانية شرقا وكذلك بين بغداد وكربلاء كمقدمة لربط العراق بالبحر المتوسط[٣٠٥] . وفي عام **١٨٨٤** حصلت على أمتياز التحرى عن النفط في ايران عن طريق فرعها فى بوشهر[٣٠٦] . وأصبحت عام **١٨٩٨** شركـة مشتركة بريطانية هولندية[٣٠٧] وصارت تسمى هـوتز وهاملتـون Hotz & Hamlton شغلت الباخـرة نسـتل بين البصرة والموانى الاوربية[٣٠٨] والموانى الاوربية[٣٠٩] لنقل المنتجات العراقية الى تلك الموانى واستيراد السلع الاوربية الى البصرة .

Messrs. Mesnie & Co. of Paris ٦ ـ **شركة مسينيه الفرنسية**

مثلتها في البصرة شركة اصفر التي تاجرت ايضا في تصدير الامعاء

---

(٣٠٢) Basra C.T.R., 1884, p. 1918.

(٣٠٣) ميرزا حسين خان ، المصدر السابق ، ص٨٤ . ...

(٣٠٤) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٣٠٥) (PRO) FO/195/1231, p. 6.

(٣٠٦) (IOR) V/23/47 Sels. India 207, p. 42.

(٣٠٧) Whigham, op. cit., p. 133.

(٣٠٨) (PRO) FO/78/5283 Turky : Basra 1903.

تقرير كراو القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ ١٥ نيسان ١٩٠٣ .

(٣٠٩) جريدة البصرة ، العدد ٩٦ ، ١١ جمادى الاولى ، ١٣٠٩هـ .

الى الخارج بالاضافة الى التمور ولم تكن بواخر هذه الشركة منظمة(٣١٠)•

٧ ــ شركة ميمني المحدودة(٣١١) (شركة هندية)

كانت تتعاطى التجارة فى البصرة وبخاصة تجارة الحبوب منذ ستينات القرن التاسع عشر، ومن وكلائها الحاج موسى أيوب ميمني الذي كانت له علاقات تجارية مع العمارة وسائر المدن العراقية الاخرى لشراء الحبوب من أجل تصديرها الى الموانى الهندية(٣١٢) ومثلها في أوائل القرن العشرين الحاج ابراهيم ميمني(٣١٣) •

٨ ــ شركة جوليوس ويبر السويسرية Julius Weber

وكانت تعمل بشكل خاص في ميدان تصدير الصوف منذ ستينات القرن التاسع عشر(٣١٤) •

٩ ــ الشركة الانكليزية العربية والايرانية للبواخر :
Anglo-Arabianan and Persian Steamship Company

بدأت أعمالها عام **١٨٩٣**(٣١٥) ، عندما حصلت من الدولة العثمانيــة

---

(٣١٠) جريدة الزوراء ، ٣٢١ ، ٦ ذي الحجة ، ١٢٨٩ •

(٣١١) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٣١٢) (PRO)/FO/602/55

رسالة الحاج موسى ميمني المؤرخة ٢٦ شوال ١٢٩٤هـ الموجهة الى القنصل البريطاني في البصرة •

(٣١٣) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٤ •

(٣١٤) Baghdad C.T.R., 1884, 1885, p. 108; Diary, No. 4, 6 may 1867.

(٣١٥) Basra C.T.R., 1894, p. 6.

على أمتياز بتأسيس مستودع لخزن الفحم فى البصرة ، نص الأمتياز على اعفاء الشركة من الرسوم المفروضة على وارداتها من الفحم شريطة أستخدامه لبواخرها العاملة بين البصرة وبومباي ولندن ، الا انها اخذت تبيع صفقات الفحم المستورد الى بواخر الشركات العاملة فى البصرة ، ولما اطلعت السلطات العثمانية على ذلك التحايل فرضت رسوما كمركية مضاعفة على فحمها المستورد ، وبعد مفاوضات طويلة وافقت السلطات العثمانية على فرض الرسوم المقررة على فحمها وقدرها ٨٪ (٣١٦) ، وبذلك خسرت أمتيازها السابق .

١٠ ـ خط كلان للملاحة التجارية Clan Line

بدأ خدماته النهرية بين لندن والبصرة في آب ١٨٩٤ (٣١٧) لنقل السلع الاوربية الصناعية الى البصرة مقابل نقل التمور والمنتجات الزراعية الاخرى من العراق الى لندن ، وقد اسهم هذا الخط الجديد فى تخفيض أجور الشحن الى منطقة الخليج من ٣٠ شلنا للطن الواحد الى ١٨ شلنا فقط (*) .

١١ ـ شركة الملاحة البخارية البريطانية والمستعمرات
British and Colonial Steem Navigation Company

دخلت ميدان المنافسة عام ١٨٩٥ نظرا لاتساع تجارة البصرة والخليج

---

(٣١٦) المركز الوطني للوثائق ،
Privileged Coal Stores, 1902-1906,
14 June 1903.

(٣١٧) بلغت حمولتها ١٠١٨٩ طن Basra C.T.R., 1911, P. 10.

(*) (IOR) V/23/67/scls. India 326, Report on the Trade and Commerce of Consular District of Bushire for the year 1894 p. 22.

العربي ووصلت اولى بواخرها الى ميناء البصرة في آذار ١٨٩٥ ثم تابعت بقية بواخرهافي فترات منتظمة[٣١٨] .

١٢ ـ خط بريمن ـ البصرة ـ الالماني Bremen and Basrah Line

بدأ رحلاته عام ١٨٩٥ من بريمن ووصلت منه باخرتان الى البصرة ولكنه انحل في السنة اللاحقة[٣١٩] .

١٣ ـ شركة Companie des Messageries : Maritimes

تابعة للحكومة الفرنسية واسست خطا ملاحيا شهريا بين بومباي والبصرة ، وكانت مرتبطة بنقل بريد بومباي الى مرسيليا[٣٢٠] .

١٤ ـ الشركة الروسية للملاحة البخارية
Russian Steam Navigation Company

تأسست عام ١٩٠١ للتجارة مع الخليج العربي والبصرة وتعهدت الحكومة الروسية بمساعدة الخط الملاحي ليتسنى له تسيير ثلاث بواخر في العام من أوديسا الى البصرة على ان تتوقف في طريقها في مواني الشرق الادنى والبحر الاحمر والخليج العربي[٣٢١] ، وازدادت عدد بواخرها القادمة الى البصرة عام ١٩١١ الى خمس بواخر في السنة[٣٢٢] .

---

(٣١٨) Basra C. T.R., 1895, p. 6-7.

(٣١٩) Ibid.

(٣٢٠) Ibid.

(٣٢١) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٤ .
Basra C.T.R., 1901, p. 5.

(٣٢٢) (IOR) V/23/67/Sels. India, 326, Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Bushire for year 1894, p. 22.

١٥ ـ شركة بوكنال اخوان(٣٢٣) Messrs Bucknall Brothers

سيرت هذه الشركة بواخر محيطية ضخمة مباشرة من لنـــدن الى البصرة بمعدل باخرة واحدة كل شهرين ، وكانت بواخرها تضطر الى تفريغ جزء من حمولتها قبل دخول او مغادرة شط العرب بسبب الحاجز الغريني الخارجي جنوب الفاو ، لتقوم بمهمة نقل السلع المفرغة زوارق صغيرة تظل تمخر عباب شط العرب ذهابا وايابا بين الحاجز الخارجي وبين ميناء البصرة لاداء مهمـــة الشحن والتفريغ(٣٢٤) . وقد دمجت هذه الشركة بشركة اخرى تدعى Ellermans التي كانت تدير خطا ملاحيا يدعى Hall وسميت الشركة الجديدة باسم شركة اليرمان وبوكنـــال للبواخـــر المحدودة(٣٢٥) .

١٦ ـ خط غرب هارت ليبول للملاحة(٣٢٦) West Hart Lepool Line

لقد باشرت بواخر هذه الشركة بالعمل بين لندن والبصرة عنـــدما حصلت على امتياز لبناء مستودع للفحم في ميناء البصرة على أساس استهلاكه لبواخرها الخاصة ولكنها أخذت تستورد كميات كبيرة من الفحم لتبيعه على البواخر الاخرى التي كانت تتاجر مع البصرة ، وقد علمت السلطات العثمانية بذلك وبادرت الى فرض الرسوم الكمركية على فحمها المستورد(٣٢٧) .

---

(٣٢٣) Basra C.T.R., 1903, p. 7.
(٣٢٤) Whigham, op. cit., pp. 125, 141.
(٣٢٥) Basra C.T.R., 1913, p. 13.
(٣٢٦) Basra C.T.R., 1903, p. 7.
(٣٢٧) المركز الوطني للوثائق ، Privileged Coal Stores 1902-1906, 14 June, 1903.

١٧ ـ شركة ستريك للملاحة(٣٢٨) The Strick Line

أمتلكت البواخر المحيطية الكبيرة التي كانت تضطر الى تخفيف حمولتها قرب الحاجز الغريني في رأس الخليج العربي قبل دخول شط العرب(٣٢٩) ، وقد اندمجت عام ١٩١١ بشركة لويد سكوت Lloyed Scott وكيلة شركة النفط الانكلو ايرانية في المحمرة وصارت تسمى بشركة ستريك ـ سكوت (٣٣٠) Strick - Scott.

١٨ ـ خط هامبرك ـ أمريكا للملاحة The Hamburg-America Line

تأسس هذا الخط الملاحي الالماني في البصرة عام ١٩٠٦ ومثله فيها روبرت ونكهاوس Robert Wonekhaus وصلت اربع من بواخره خلال الفترة من ايلول ـ كانون الاول من عام ١٩٠٦(٣٣١) امتلك عام ١٩١٣ الزورق البخاري (بايونير) الذي كان يعمل تارة في نهر الكارون واخرى في شط العرب بين الحاجز الخارجي والبصرة في عملية تفريغ وشحن البواخر المحيطية العائدة للشركة والتي لا تستطيع اجتياز الحاجز الغريني(٣٣٢) ، وقيل انه كان يتلقى المساعدة المالية من الحكومة الالمانية ، واشهر بواخره العاملة بين الموانى الاوربية والبصرة هي :

---

(٣٢٨) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ص٨٤ .
Basra C.T.R., 1913, p. 13.

(٣٢٩) whigham, op. cit., p. 125.

(٣٣٠) Arabistan C.T.R., 1911, p. 5.

(٣٣١) Basra C.T.R., 1906, p. 6.

(٣٣٢) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٤ .
Basra C.T.R., 1913, p. 13.

كانديا Canadia وسيسليا Cicilia وسافويا Savoia وهنغاريا Hungaria وأشوريا Assyria. (٣٣٣) .

١٩ ـ الشركة العثمانية الايرانية للشحن
Persian. Turkish Shipping Co.

تأسست عام ١٩٠٨ برأسمال مشترك عراقي وايراني وذلك للتجارة والملاحة بين البصرة وساحل الاحساء والبحرين وموانىء صغيرة اخرى في الخليج العربي وامتلكت ثلاث بواخر صغيرة وزوارق كانت حمولتها الاجمالية ١٢٨٤طن(٣٣٤) ، تنقل بواسطتها منتجات البصرة الزراعية وبخاصة التمور الى موانىء الخليج المختلفة .

٢٠ ـ شركة يونانية لتجارة التصدير Greek Firm in Basra

استأجرت هذه الشركة اليونانية عام ١٩٠٦ احدى البواخر الالمانية المسماة Hans Menzel واستدعتها فارغة الى البصرة لتشحنها بالمنتجات الزراعية العراقية وبخاصة التمور (٣٣٥) .

٢١ ـ شركة Societe anonym de Commerce Austro-Orientale

شركة نمساوية رأسمالها ٢٠٠٠٠٠ باون مقرها الرئيس في فينا فتحت

---

(٣٣٣) (IOR) L/P&S/10/109 Persian Gulf British and German Shipping, 1907.

(٣٣٤) تقرير القنصل البريطاني في البصرة المؤرخ في ١٢ نيسان ١٩٠٧ .
Basra C.T.R., 1908, p. 10.

(٣٣٥) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٤ .
Basra C.T.R., 1906, p. 6.

فرعاً لها في البصرة عام ١٩٠٨ للتجارة في الصادرات والواردات والاشتغال في الوساطة التجارية(٣٣٦) .

٢٢ ـ خط البصرة المحمرة للشحن

شركة محلية امتلكت بواخر صغيرة لتقوم برحلات يومية بين ميناء البصرة وميناء المحمرة لنقل السلع والمسافرين(٣٣٧) .

٢٣ ـ شركة البواخر العربية المحدودة The Arab Steamers Limited

تأسست عام ١٩١١ برأسمال قدره ٦٦٦٦٦ باون استرليني على ان نعمل بواخرها تحت العلم البريطاني واشترت اربع بواخر لتشغيلها بين البصرة وموانىء الخليج العربي وبومباى لنقل المنتجات الزراعية والمواد الاولية العراقية الى المصانع الهندية واستيراد السلع الصناعية من بومباي الى البصرة(٣٣٨) .

٢٤ ـ شركة أغا جعفر للملاحة النهرية (شركة أيرانية)

بدأت هذه الشركة في ممارسة نشاطها الملاحي النهري منذ العقد الثاني من القرن العشرين عندما اشترت ثلاث بواخر ووضعتها في الخدمة النهرية بين البصرة وبغداد بعد تزايد التجارة الخارجية العراقية وشروع الدولة العثمانية باستيراد معدات سكة حديد بغداد(٣٣٩) .

---

(٣٣٦) Basra C.T.R., 1908, p. 8.
(٣٣٧) Basra C.T.R., 1908 & 1913, p. 10 & 12.
(٣٣٨) Basra C.T.R., 1913, p. 13.
(٣٣٩) Ibid.

٢٥ ـ الشركة الالمانية لنقل معدات مشروع سكة حديد بغداد

امتلكت هذه الشركة عددا من اللنشات البخارية وهـي شيرين وشيطان وشحرور وشهاب وسمانا ، حمولة كل واحد منها ٣٥ طنا ، كما امتلكت ١٨ قاطرة (دوبة) لغرض نقل قضبان سكة حديد بغداد من البصرة الى بغداد وكانت اللنشات ترفع العلم العثماني أثناء ملاحتها فـي الميـاه العراقية ، ولاول مرة تم السماح لشركة اجنبية غير شركة لنج للصعود في شط العرب ونهر دجلة الى بغداد[٣٤٠] .

٢٦ ـ شركة الحاج سلطان علي شوشتري (شركة هندية)

تأسست هذه الشركة عام ١٩١٣ وعملت بواخرها بين بومباي وموانى الخليج العربي والبصرة وخصصت عددا من الرحلات الى جدة في موسم الحج . وصلت باخرتها الاولى المسماة ساردار Sardar الى ميناء البصرة في ١٤ كانون الاول من عام ١٩١٣ وتتابعت البواخر الاخرى وهي تنقل المنتجات الصناعية الهندية الى موانى الخليج والبصرة مقابل نقلها الحبوب والتمور العراقية الى موانى الخليج وبومباي[٣٤١] .

ومن الشركات الاخرى :

٢٧ ـ شركة ماركوس وصومئيل[٣٤١]

Messrs Marcus Samuel and Co.

٢٨ ـ وشركة اندروير

Messrs Andrew Weir and Co.

وكانت معظم بواخرها مستأجرة[٣٤٣] ، وتقوم بمهام تصدير المنتجات المحلية الى الموانى الاوربية .

---

(٣٤٠) Basra C.T.R., 1913, p. 13.

(٣٤١) Ibid.

ج ـ البيوتات التجارية المحلية في البصرة

مارست مجموعة من الاسر البصرية النشاط التجاري منذ وقت مبكر من القرن التاسع عشر عندما بدأت الشركات التجارية والملاحية البريطانية بالاهتمام بالبصرة واعتبرتها مركزا تجاريا هاما في منطقة الخليج العربي وطريقا قصيراً بين أوربا والهند ، وتطورت بعض تلك الاسر التجارية بفضل نشاطها وتشعب علاقاتها مع الشركات الأجنبية بحيث غدت بيوتا تجارية مرموقة لا في البصرة فحسب وانما في مواني متعددة من الخليج العربي بل وفي الهند ايضاً • وسنحاول في الصفحات اللاحقة ذكر اسماء اشهر البيوتات التجارية التي تعاطت التجارة في البصرة ومنطقة الخليج العربي أو امتد نشاطها الى الهند والمواني الاوربية والتي مارست التجارة خلال فترة البحث الممتدة بين ١٨٦٩ ـ ١٩١٤ ، بقدر ما وفرته لنا الوثائق والمصادر الاولية ، ولم نتطرق الى المكانة الاجتماعية او السياسية التي تمتعت بها تلك الاسر لان ذلك ليس من اختصاص هذا البحث وانما اوردنا اسماء أشهر البيوتات والمؤسسات التجارية لبيان حجم النشاط التجاري في البصرة ، اعتقادا منا بأن هذا العرض الموجز سيسهم في توضيح دور البصرة التجاري في الخليج العربي •

بيت الزهير

أسرة غنية امتلكت الاراضي في الزبير واشتغلت في التجارة[٣٤٤] وبخاصة تجاره التمور تعاملت مع الشركات الاجنبية ومنها شركة كري

---

(٣٤٢) Basra C.T.R., 1913, p. 13.

(٣٤٣) Ibid.

(٣٤٤) الحيدري ، عنوان المجد ، ص١٦٤ ـ ١٦٩ •

مكنزي[٣٤٥] ، واشتهر منهم سليمان الزهير وقاسم الزهير الذي أصبح رئيسا لمحكمة التجارة فى البصرة فى سبعينات القرن التاسع عشر[٣٤٦] ، وكان له صلات تجارية واسعة مع الهند .

بيت باش أعيان

أسرة بصرية مرموقة اشتهرت بالعلم والتجارة وكانت لها صلات قوية بموانى الخليج والهند[٣٤٧] .

بيت النقيب

أسرة بصرية مشهورة ، كانت لها صلات تجارية ببعض موانى الخليج العربي ، منهم سيد محمد سعيد[٣٤٨] .

بيت البدر

بيت كويتي الاصل ، كانت له صلات مع الهند والبحرين ومسقط

---

(٣٤٥) (PRO) FO/602/55

رسالة ناصر باشا السعدون المؤرخة ٢٣ رمضان ١٢٩٤هـ الموجهة الى القنصل البريطاني في البصرة .

(٣٤٦) (PRO) FO/602/55

رسالة من قاسم الزهير رئيس محكمة تجارة البصرة الى القنصل البريطاني بتاريخ ٥ ذي الحجة ١٢٩٣هـ .

(٣٤٧) انظر باش اعيان ، اشياخ البصرة ، مخطوط في مكتبة الدراسات العليا .

(٣٤٨) (PRO) FO/195/1076.

حجة بيع خان الحاج هواز المؤرخة ٩ ربيع الاول ١٢٩٢هـ الصادرة من محكمة التجارة .

والكويت وموانى الساحل الشرقي من الخليج العربي[٣٤٩] ، اشتهر منهم سالم البدر الذي اصبح رئيسا لمحكمة تجارة البصرة بعد قاسم الزهير[٣٥٠] وكان قبل ذلك رئيسا لبلدية البصرة[٣٥١] .

بيت المنديل

وهو من بيوتات البصرة التجارية دخل ميدان التجارة في ستينات القرن التاسع عشر[٣٥٢] بعد تزايد الصلات الاوربية بالبصرة ، وتعاطي التجارة العامة في ثمانينات القرن التاسع عشر واشتغل في تصدير الحبوب وبخاصة الذرة الى الهند ، ومنهم عبدالمحسن المنديل[٣٥٣] وابراهيم المنديل . [٣٥٤]

بيت الشيبي

زاول التجارة الواسعة منذ ثمانينات القرن التاسع عشر ومنهم محمد وعبدالله الشيبي[٣٥٥] .

بيت البسام

اشتغل هذا البيت بالتجارة منذ ستينات القرن التاسع عشر ونشطت

---

(٣٤٩) الحيدري ، عنوان المجد ، ص١٦٩ .

(٣٥٠) (PRO) FO/602/55.

رسالة سالم البدر المؤرخة ٢٠ ذي الحجة ١٢٩٤ الموجهة الى نائب القنصل البريطاني في البصرة .

(٣٥١) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الاخرة ١٢٨٨هـ .

(٣٥٢) الحيدري ، عنوان المجد ، ص١٧٠ .

(٣٥٣) رسالة رئيس تجارة البصرة المؤرخة ٢٧ ذي الحجة ١٢٩٣هـ .
(PRO) FO/602/55.

(٣٥٤) Basra C.T.R., 1887, p. 3.

(٣٥٥) Ibid.

تجارته في ثمانينات القرن المذكور عندما اخذ بالتعامل مع الشركات الاجنبية وبادر الى تصريف بضائعها في البصرة والعراق(٣٥٦) .

بيت الشوبيلي او الشبلي

اشتهر هذا البيت بالتجارة الواسعة مع الهند منذ ستينات القرن التاسع عشر وتطورت تجارته عام ١٨٨٧ بحيث اصبح فرعا تجارياً معروفاً في الدول الاوربية قام بمهمة تصريف البضائع المستوردة الى ميناء البصرة(٣٥٧) .

بيت مراد نوح

اسرة يهودية بصرية كانت لها تجارة مع الهند وانكلترا في عام ١٨٨٧(٣٥٨) ومنهم يوسف نوح الذي اشتهر بالتجارة منذ ستينات القرن التاسع عشر .(٣٥٩) .

بيت رزق الله

كانت له تجارة واسعة منذ ستينات القرن التاسع عشر مع الكويت والهند وأشترك في تجارته احيانا مع بيت الخواجه فتوحي(٣٦٠) .

---

(٣٥٦) Basra C.T.R., 1887, p. 3.

(٣٥٧) Ibid.

(٣٥٨) Ibid.

(٣٥٩) الزوراء ، ٢٤ جمادى الآخر ١٢٨٨هـ . ...

(٣٦٠) (PRO) FO/602/55.

رسالة مؤرخة في ٢١ كانون الاول ١٨٧٧ ، من التاجر رزق الله الى القنصل البريطاني في البصرة بشأن فحمه المخزون في علوة الحاج هواز في صدر العشار . الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخر ، ١٢٨٨هـ ، عنوان المجد ، ص١٦٨ .

بيت الفريح

بيت معروف ، له تجارة واسعة مع الهند(٣٦١) .

بيت جرجيس أيلو

تاجر مرموق منذ ستينات القرن التاسع عشر واستمر البيت يتعاطى التجارة العامة فيما بعد (٣٦٢) .

بيت هـــــواز

امتلك هذا البيت المستودعات الكبيرة لخزن الحبوب والتمور في سبعينات القرن التاسع عشر باع احداها الى شركة هكتار بواسطة التاجـر بغدسار ، ومنهم خلف الحاج هواز وجبارة الحاج هواز(٣٦٣) .

بيت بغدسار

بيت مسيحي يعمل في تجارة الحبوب والتمور وكانت له صـلـة تجارية مع شركة هكتار في بغداد امتلك عدة سفن شراعية محلية لتشغيلها

---

(٣٦١) (PRO) FO/602/55.

رسالة محمد الفريح بتاريخ ٢١ ذي الحجة ١٢٩٢هـ الى القنصـــل البريطاني في البصرة .

(٣٦٢) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخر ١٢٨١هـ .

(PRO) FO/602/55.

سالة من قاسم الزهير رئيس محكمة تجارة البصرة الى القنصـــل البريطاني بتاريخ ٥ ذي الحجة ١٢٩٣ هـ بشأن جرجيس ابلو .

(٣٦٣) (PRO) FO/602/55.

حجة بيع خان الحاج هواز على آرتين بغدسار المؤرخة ٩ ربيع الاول ١٢٩٢هـ / ١٨٧٥ .

في النقل المحلي ، لتخزين التمور واعدادها للتصدير ويبدو انه كان وكيلا لشركة هكتار المشهورة في بغداد (٣٦٤) .

ومن تجار البصرة الذين مارسوا التجارة العامة في ستينات وسبعينات القرن التاسع عشر والذين كانت لهم صلات تجارية بالشركات الاجنبية في مجال الوساطة التجارية سواء لتصريف البضائع الهندية او الاوربية الواردة أو توفير المنتجات المحلية المعدة للتصدير او مارست نشاطاً تجارياً مع موانئ الخليج العربي ووردت اسماؤهم في جريدة الزوراء بصفتهم تجار معتبرين هم :

١ ـ الحاج محمود العبد الواحد ٢ ـ عبدالعزيز الصائغ ٣ ـ محمد المشري ٤ ـ الحاج محمد اليوسف ٥ ـ حسين البصام ٦ ـ عزره الياهو كباي ٧ ـ عبيد الرياحي ٨ ـ صالح حامد ٩ ـ مقدسي سلمان ١٠ـ الحاج عبدالفتاح سلمان ١١ ـ توما عيسى ١٢ ـ الحاج عمر العبد ١٣ ـ أبراهيم الموصلي ٤١ ـ حنوشي كرومي ١٥ ـ محمد الاحمد ١٦ ـ عبدالكريم الموصلي ١٧ ـ عبدالطيف مطوري ١٨ ـ اليهو ابراهيم ١٩ ـ محمود ابو شوارب ٢٠ ـ حمد الصبيح ٢١ ـ الحاج حمد الحاج يوسف الحجاج ٢٢ ـ الحاج عويد اغا ٢٣ ـ الشيخ ماجد ٢٤ ـ الحاج عبداللطيف الدوسري ٢٥ ـ الحاج راضي . (٣٦٥)

وادناه اسماء فريق آخر من تجار البصرة لعام ١٢٩٢هـ/١٨٧٥م ،

---

(٣٦٤) (PRO) FO/602/55

رسالة التاجر بغدسار الى شركة هكتورفي بغداد المؤرخة ٣٠ آذار ١٨٧٥ .

(٣٦٥) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الآخر ، ١٢٨٨هـ .
الزوراء ، ٤٥٩ ، ٢٢ جمادى الاولى ، ١٢٩١هـ .

عملوا في مختلف قطاعات التجارة وردت اسماؤهم كشهود على بيع خان الحاج هواز وقد استثنيت الاسماء التي وردت في الصفحات السابقة[٣٦٦] :

حسين غانم البحراني ، الحاج بولاد بن قنبر ، الحاج محمد بن عبدالحسين ، شبر بن شيخ سباهي ، شيخ جعفر بن شيخ مجهود القطيف ، الشيخ الحاج راضي الشيخ جواد ، عبدالله الوهاب ، علي مور ، الحاج صالح بن عبدعلي ، علي بن محمد الفلاحت ، عيسى العبد السيد ، كاظم بن درويش ، عباس بن ابراهيم ، ملا علي الحلاوي ، سلمان الحاج صالح،محمد حسين رجعلي بك ، عبدالقادر ، محمد الحاج جعفر البهبهاني ، حسن الحاج جعفر ، جعفر بن اغا علي ، عبدالرحيم البهبهاني ؟ عبدالنبي الحاج محمد حسين ، عبدالله الخينني ، حسين بن علي العطار ، مهدي الحاج يوسف ، عبدالرسول بن الحاج عباس البحراني ، الحاج طعمة بن محمد اسماعيل ، الحاج محسن بن زاير محمد ، أسود بن غضبان ، عبدالستار بن عبدالخليل[٣٦٧] .

ومن التجار البارزين في البصرة حتى الاحتلال البريطاني لها هم :

احمد السنيه ، الحاج موسى عطيه ، صالح بن محمود باشا ، الحاج عيسى توني انكوورلي ، يوسف عبدالاحد ، سيمون كاربيان ، عبدالجبار الخضيري ، ساسون سوميخ ، وقد رشحتهم سلطات الاحتلال لوضع تقرير

---

(٣٦٦) على سبيل المثال شهد عدة افراد من آل النقيب وسليمان الزهير وقاسم الزهير والبصام وغيرهم على هذه الوثيقة .

(٣٦٧) حجة بيع خان الحاج هواز على آرتين بغدسار لصالح شركة هكتر المؤرخة في ٩ ربيع الاول ١٢٩٢هـ/١٨٧٥م .

عن النشاط التجاري لمنياء البصرة[٣٦٨] .

د ـ اجور الشحن والتجارة

فى بداية القرن التاسع عشر كانت وسائل الاتصال والنقل بين البصرة وما يجاورها لاتزال متأخرة ، فلم تكن هناك طرق تستحق الذكر وكانت معظم المواصلات مائية ولم تكن اجور الشحن ثابتة بسبب تعدد انواع السفن العاملة في الخليج وشط العرب ونهر دجلة نذكر منها البوم والمهيلة والبركش والبغلة والدانك والساجه والسفينة والسنبك والمشحوف والبلم بانواعه العراقي والبصري والعشاري وعشرات الانواع من القوارب الصغيرة الاخرى[٣٦٩] ، وكانت كل واحدة من هذه السفن تتقاضى اجوراً خاصة بها ووفق مساومات تجرى بين التجار واصحاب السفن ، فتارة تستأجر السفينة لرحلة واحدة واخرى لمدة شهر واحيانا كان يتم الحساب وفق وزن الحمولة بالحقة أو الطغار مع تفاوت الاجور تبعا لتلك الشحنات . ويذكر لنا اندرو Andrew في خمسينات القرن التاسع عشر بان اجرة شحن الطن الواحد من البضائع من بغداد الى البصرة نهرا كان يكلف باونا واحدا ، اما من البصرة الى بغداد فكان يكلف ثلاثة باونات وقدر لنا اجرة نقل البضائع على ظهور الجمال للطن الواحد ولمسافة مائة ميل بباون وعشرة شلنات[٣٧٠] وعلى ظهور البغال

---

(٣٦٨) No. 3/30
المركز الوطني للوثائق / مشاريع الاعمال في البصرة ، ص ص ١٠-١١ .

(٣٦٩) للاطلاع على التفاصيل الدقيقة لهذه السفن يمكن مراجعة : كاظم الدجيلي ، السفن في العراق ، مجلة لغة العرب ، السنة ٢ ، ج٣ ، أيلول ١٩١٢ ، ص٩٣ ـ ١٠٣ ، Lorimer, IIA, pp. 828-832.

(٣٧٠) ان سبعة جمال تستطيع نقل ما وزنه طن واحد من البضائع، ولو علمنا بان المسافة بين البصرة وبغداد حوالي ٣٥٠ ميل لذا كان الطن الواحد من البضائع يكلف (٥) باونات وخمسة شلنات بين المدينتين .

باونين[٣٧١] ، الا ان هذه الاجور لم تكن ثابتة خلال العـــام ، وانمـا تختلف تبعا لمقدار العرض من المنتجات المحلية من جهة ولتوفر وســائط المواصلات من جهة اخرى ، ففي عام ١٨٦٨ على سبيل المثال قدمت البصرة مجموعة كبيرة من السفن والبواخر عند سماعها عن حاجة الدولة اليهــا لنقل الحبوب والتمور الى جدة ، الا أن عددها زاد عن الحد المطلوب ، لذا أشتدت المنافسة بينها مما ادى الى انخفاض اجور الشحن الى حوالي (باون واربعة شلنات للطن الواحد)[٣٧٢] في حين كانت الاجور للســنة السابقة (ثلاثة باونات و١٢ شلنا)[٣٧٣] بينما كان معدل اجور الشحن الى جدة (للطن) الواحد في الظروف العادية (باونين وثمانية شلنات) [٣٧٤] وتخلو التقارير التجارية الاولى للقناصل البريطانيين من قائمة اجــــور الشحن سواء للبواخر القادمة من بريطانيا او من بومباي او العاملـــة في النهر بين البصرة وبغداد وذلك لعدم ثبات الاجور وتأرجحها الكبير من شهر الى شهر ومن موسم لآخر ولأن معظم البواخر كانت تستأجر بكاملها من قبل المصدرين او المستوردين ٠ وهناك اشارة في جريدة الزوراء الى أن أجور الشحن للطن الواحد من التمور والتبغ من البصرة الى جدة كـان حوالي (سبعة باونات)[٣٧٥] واجور السفر على متن احدى البواخر الاهلية

---

(٣٧١) Andrew, op. cit., p. 106.

(٣٧٢) وردت في الاصل ١٥ دولارا لكل كاره:واذا علمنا بان كل خمسة دولارات تساوي باون واحد وان الكاره تساوي ٥٦٠٠ ليبرة اي حوالي ٢ر٥ طن لامكن معرفة المعادلة اعلاه ٠

(٣٧٣) وردت ٤٥ دولارا للكارة ٠

(٣٧٤) وردت ٣٠ دولاراً للكاره ٠

انظر : Basra C.T.R., 1866-1867, p. 33.

(٣٧٥) الزوراء ، ٨٨ ، ٢٧ رجب ، ١٢٨٧هـ ٠ وردت في الاصـــل

من البصرة الى جدة كان يكلف (٢٣ باونا و١٦ شلنا للدرجة الاولى و١٦ باونا و١٢ شلنا للدرجة الثانية و١١ باونا و١٨ شلنا للدرجة الثالثة وثمانية باونات على سطح الباخرة[٣٧٦] ، فيما كانت الاجور على متن الباخرة بابل العائدة لشركة عمان العثماني هي ١٨ باونا و٣ شلنات للدرجة الاولى و١٠ باونات و١٨ شلنا للدرجة الثانية و٥ باونات و٩ شلنات على سطح الباخرة[٣٧٧] .

وفي عام ١٨٧٣ حددت شركة عمان العثماني اجور الشحن على بواخرها بين بغداد والبصرة بـ (باون و١٥ شلنا للطن الواحد) و (باونين وخمسة شلنات للطن الواحد) بين البصرة وبغداد .[٣٧٨]

ومنذ عام ١٨٩٤ تظهر قائمة تفصيلية لاجور الشحن في التقارير التجارية للقناصل البريطانيين في البصرة تشير الى ان اجور الشحن للطن الواحد من البصرة الى لندن في كانون الثاني كانت باون وثلاثة شلنات وانخفض تدريجيا حتى اصبح في حزيران ١٧ شلنا فقط ، واستمر على ذلك المعدل حتى موسم التمر في ايلول عندما ارتفع الى باون وخمسة شلنات

---

٤٠ باره لكل حقة ، واذا علمنا ان الطن الواحد يحوي ٧٩١ حقه وان كل ٤٠ بارة تساوي قرش واحد وان كل ١١٠ قرش يساوي باون لسهل معرفة التحويل .

(٣٧٦) جريدة الزوراء ، ٢٠٥ ، ٧ شوال ، ١٢٨١هـ . وردت في الاصل ٢٥٠ روبية و١٧٥ روابية و٨٥ روبية على التوالي ، وتم التحويل على أساس كل ١٠ر٥ روبية تساوي باون .

(٣٧٧) جريدة الزوراء ، ٢٠٨ ، ١٨ شوال ١٢٨٨هـ . وردت في الاصل ٢٠٠٠ قرش و١٢٠٠ قرش و٦٠٠ قرش على التوالي ، وقد تم التحويل على أساس كل ١١٠ قرش = باون .

(٣٧٨) الزوراء ، ٢٣١ ، ١٩ محرم ١٢٩٠هـ . ورد في الاصل عشر بارات لكل حقة بين بغداد والبصرة و١٣ باره في الحقة بين البصرة وبغداد.

للطن من التمور واستمر في الارتفاع بعد انتهاء الموسم نظرا لقلة البواخر حتى تراوحت الاجور بين باون وسبعة شلنات وستة بنسات الى باون وعشرة شلنات للطن من التمور وبين باون وشلنين وستة بنسات الى باون واربعة شلنات بالنسبة للطن الواحد من الشعير خلال شهري تشرين الثاني وكانون الاول ، اما اجور الشحن بين البصرة وبومباي حيث كانت الرحلة تستغرق بين ٧-١٥ يوما تبعا لنوع الباخرة ، فتأرجحت وفقا لمتطلبات السوق المحلية ، وفي عام ١٨٩٤ تراوحت بين روبيتين و٨ آنات الى ١٤ روبية للطن الواحد . ويمكن اعتبار هذه التفصيلات نموذجا لقوائم السنوات اللاحقة بالنسبة لارتفاع وانخفاض أجور الشحن خلال اشهر السنة في البصرة وفقا لمواسم التجارة وقد حاولت استخرج معدل اجور الشحن المعام الواحد بين البصرة من جهة ولندن وبومباي وبغداد من جهة اخرى كلما توفرت الاحصائيات في السنين اللاحقة وتنظيمها في جدول مبسط الحقته بالبحث(٣٧٩) .

ولكي تتكامل الصورة عن اجور الشحن في منطقة الخليج العربي ويتضح دور البصرة الملاحي المتميز في المنطقة لابد من الاشارة الى أجور الشحن بين بعض المواني المطلة على الخليج واراضيها الداخلية . فمعظم المواني الايرانية لم تكن متصلة بالداخل بطرق آمنة فطريق بندر عباس كرمان يزد كان معرضا لهجمات قطاع الطرق دائما ولم تستطع الحكومة الايرانية كبح جماح اللصوص في يوم من الايام طيلة الفترة موضوعة البحث ، كما ان طريق بوشهر شيراز أصفهان الذي كان يستغرق شهرا كان شاقا ومحفوفا بالاخطار ايضا ناهيك عن أجوره المرتفعة، ففي الوقت الذي كانت أجور الشحن للطن الواحد من البضائع بين لندن

---

(٣٧٩) انظر الملحق رقم (١٠) .

وبوشهر تكلف باونا ونصف كانت تلك الأجور تتراوح بين ١٠-١٢ باونا بين بوشهر واصفهان(٣٨٠) ، وعندما منح امتياز الملاحة فى نهر الكارون لشركة لنج عام ١٨٨٨ غدت أجور الشحن على متن بواخرها بين المحمرة وناصري (ميناء الاحواز على الكارون) تتراوح بين ٨ - ١٥ شلنا(٣٨١) ، كما ان الشركة سعت للحصول على أمتياز لفتح طريق آخر بري بين الاحواز واصفهان عبر اراضي عشائر البختيارية ليحل محل طريق بوشهر اصفهان وليخفف عن طريق البصرة بغداد الذي ازدحم ببضائع الترانسيت المرسلة الى أيران ، من جراء امتناع السلطات العثمانية من تلبية طلباتها في زيادة عدد بواخرها فى نهر دجلة وفعلا استطاعت فتح الطريق فى عام ١٩٠٠ واخذت تتقاضى أجورا قدرها ٩٫٥ باونا على الطن الواحد من البضائع المنقولة على ظهور البغال والجمال والحمير التي كانت تملك معظمها وغدت الرحلة تستغرق في الظروف الاعتيادية بين ٢٠-٢٣ يوما وكان بالامكان اختصارها الى ١٥ يوما احيانا(٣٨٢) ، ويبدو واضحا بأن هذا الطريق بالاضافة الى رخصه بالقياس الى طريق بوشهر اصفهان واختصاره المدة حوالي من أسبوع الى أسبوعين ولكن رغم كل ذلك ظل طريق البصرة بغداد - كرمنشاه هو المفضل لامنه ولأن القوافل التي كانت تفد الى العراق لنقل عشرات الالوف من الزوار وجنائز الموتى الى العتبات المقدسة في مناسبات متعددة من السنة كانت ترجع وهي محملة بالبضائع القطنية واكياس السكر وصناديقه وباجور رخيصة ٠

---

(٣٨٠) Whigham, op. cit., p. 147.

(٣٨١) (IOR) Admin. Reports Sels. India 385,
Mohammerah Kuran River T.R. for year 1900, p. 90.

(٣٨٢) Ibid.

ومن جهة أخرى كانت اجور نقل البضائع على ظهور الجمال من الكويت او «الزبير» الى بعض مدن شبه الجزيرة العربية كالاتي :

من الكويت الى بريده وعنيزه تسعة شلنات للمن الذي يزن ١٢١ر٥ ليبرة (حوالي ٥٥ كغم) بالنسبة للحبوب والتمور وتزداد الاجور بنسبة ٥٠٪ فيما يتعلق بنقل صناديق الشاي والبضائع المشابهة ، كما ان الاجور الى الرياض كانت تكلف عشرة شلنات والى الحائل ١٤ شلنا[٣٨٣] .

هـ ـ البريد والتلغراف ودورهما في التجارة :

١ ـ البريد :

لم يهمل طريق الخليج العربي ـ البصرة مروراً بالصحراء الغربية الى البحر المتوسط ـ كجسر يربط الهند والشرق الاقصى باوربا الا لفترة قصيرة في اعقاب اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح ، حيث عاد النشاط المحدود اليه خلال النصف الثاني من القرن السادس عشر عندما استخدمه التجار الاوربيون لنقل البريد وما خف وزنه من البضائع[٣٨٤] . ومنذ اواخر العقد الاخير من القرن الثامن عشر بدأت السفن العائدة لشركة الهند الشرقية تصل الى البصرة كل اسبوعين تقريبا وهي تحمل البريد

---

(٣٨٣) وردت في الاصل بأن معدل الاجر خلال السنة بلغ شلن و$\frac{1}{2}$٣ للمن الشوشتري الواحد الذي يساوي $\frac{1}{4}$١٥ ليبرة وتم التحويل على أساس الطن يساوي ٢٢٤٠ ليبرة .
Kuweit C.T.R., 1913-1914, p. 6.

(٣٨٤) من هؤلاء راوولف Rauwaolf عام ١٥٧٤ وبالبي Balbi عام ١٥٧٩ وجون نيوابري John Newbary ١٥٨١ ورالف فتج Ralph Fitch عام ١٥٨٣ وشيرلي عام ١٥٩٩ وجون كارت رايت فى نفس العام وغيرهم . يمكن الاطلاع على تفاصيل اكثر في :
Andrew, op. cit., pp. 28 - 29.

الهندي ليتم نقل ما يخص اوربا تحت اشراف وكلاء الشركة الى حلب عن طريق قوافل الجمال ومنها الى أسطنبول بواسطة بريد الخيل ثم بحرا الى المواني الاوربية(٣٨٥) . وقد تم توقيع اتفاقية بين (هارفرد جونز) اول مقيم بريطاني في بغداد (١٧٩٨ - ١٨٠٦) وبين واليها سليمان باشا لذلك الغرض(٣٨٦) ، ومن هذا يتضح بان تجار البصرة الاوربيين والمتعاملين معهم من التجار الوطنيين باتوا منذ ذلك التاريخ على اتصال مباشر بالتجارة الهندية والاوربية وشرعوا يستفيدون من الخبرات البريدية ويطلعون كل أسبوعين تقريبا على حالة الاسواق في الهند ومقدار العرض والطلب فيها وتأرجح أسعارها .

واقترح Thomas Love Peacock احد وكلاء شركة الهند الشرقية مشروعا في عام ١٨٢٩ لمسح وادي الفرات بغية الاستفادة منه كطريق قصير للبريد بين بريطانيا والهند وارسلت الشركة (فرنسيس جسني) في رحلة تفقدية الى الشرق الاوسط للمقارنة بين الطريق البري لوادي الفرات والطريق البري المصري وقد فضل جسني الطريق الاول وبادرت الشركة الى ارسال بريدها عبره(٣٨٧) .

---

(٣٨٥) (IOR) L/P&S/20/C236, p. 197.

لقد اخبر اللورد نلسن حكومة بومباي نبأ انتصاره فى معركة النيل على الاسطول الفرنسي بواسطة هذا الطريق .

(٣٨٦) Hoskins, op, cit., p. 64; Paul F. Shopp, The European Powers and the Near Eastern Question, 1806-1807, London, 1931, p. 528.

(٣٨٧) Saral Searight, The British in the Middle East, London, 1969, p. 121.

وفي بداية الثلاثينات من القرن التاسع عشر تجنبت شركة الهنـــد الشرقية ـ لفترة قصيرة ـ الطريق الصحراوي للبريد بسبب تفشي مرض الطاعون في العراق وللاضطرابات التي نجمت في اعقاب انتهـاء حـكم المماليك(٣٨٨) ، وطرح للنقاش رأيان بشأن بريد الهند الى اوربا يدعـــو احدهما وهو رأي اللجنة البرلمانية للحكومة البريطانية الى استخدام طريق البحر الاحمر عبر مصر والآخر تبنته حكومة بومباي وفضلته على الطريق الاول وهو طريق الخليـج العـربي مـرورا بوادي الرافدين الى البحر المتوسط(٣٨٩) • وارسلت حكومة بومباي تعزيزا لرأيها ـ جسني الى وادي الفرات عام **١٨٣٤** لا لمسحه ومعرفة صلاحيته للملاحة فحسب وانما لجمع المعلومات عن العشائر القاطنة في الصحراء الغربية وعلى ضفاف النهر لامكانية الاستفادة من رؤسائها في عملية نقل بريد الهند الى اوربا • وقد شجع جسني حكومة بومباي على اعادة فتح طريق الصحراء مستندا الى ما أشار اليه Farren القنصل البريطاني العام في سوريا عن وجود بريد مستمر بين دمشق وهيت الذي هو جزء متمم للبريد بين دمشق وبيروت واقترح فتح باقي الطريق الى بغداد (٣٩٠) • وفي عـــام **١٨٣٩** ارسلت شركة الهند الشرقية ثلاثاً من بواخرها(٣٩١) الى البصرة تخصصت واحدة

---

(٣٨٨) (IOR) L/P&S/20/C236, p. 197.

اخذ البريد يرسل في هذه الفترة برا عن طريق القصيم الى البحـر الاحمر ومنها الى القاهرة فالبحر المتوسط •

(٣٨٩) (IOR) L/P&S/20/C236, p. 198.

(٣٩٠) Ibid.

(٣٩١) هي آشورية ونمرود ونيتوكرس وعهدت قيادتهـا الى هنري بلوص لنج • Lorimer, IB, p. 1397.

منها وهي نيتوكرس في عام ١٨٤١ لنقل البريد البريطاني من هذا الميناء الى بغداد وعندها الغي بريد الخيل البريطاني بين البصرة وبغداد الذي استمر معمولا به حتى عام ١٨٤١ لان كلا الطريقين البري والنهري كانا يستغرقان خمسة ايام ، ولعمق الصلات البريطانية برؤساء العشائر في العــراق فان البريد البريطاني سواء النهري منه او البري كان يقابل ـ على حد قول لوريمر ـ بكثير من الاحترام والتقدير من قبل العشــائر التي يمـــر بهـا(٣٩٢) .

وفي عام ١٨٤١ وبتشجيع من حكومة بومباي ـ افلح عدد من أفراد اسرة لنج الذين ساهموا سابقا في بعثة مسح الفرات واتصلوا عن كثب برؤوساء عشائر الصحراء الغربية ـ في تأسيس شركة ملاحة للعمل بين البصرة وبغداد (٣٩٣). واخذوا على عاتقهم بعث الحياة فــي الطــريــق الصحراوي ، وكان لكل من هنري رولنصون القنصل البريطاني العام في بغداد وهنري بلوص لنج مساعد جسني في بعثته وقائد الاســطول الذي ارسلته شركة الهند الشرقية الى المياه العراقية الدور الكبير في انجـــاح المشروع البريدي الذي اشتهر باسم بريد (الهجين)(٣٩٤) حيث هيأ الاول التأثير الدبلوماسي في الاوساط الرسمية العثمانية في بغداد اما الثاني وهو

---

(٣٩٢) Lorimer, IB, p., 1405.

(٣٩٣) انظر بحث شركة لنج .

(٣٩٤) الهجين : نوع من الابل اصغر حجما وانشط حركة واسرع سيرا ويصلح بشكل خاص لركوب الانسان ويقطع مسافات بعيـــدة في وقت قصير .

احمد احمد الحته ، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر ، مطبعة المصري ، القاهرة ، ص٢١٨ .

من عرف بالمهارة اللغوية واللباقة فانه اعد الاتفاق اللازم مع قبائل البادية(٣٩٥) وعلى يده كانت الرسائل تنقل من بغداد الى دمشق اسبوعيا من يوم وصولها مقابل مساعدة مالية من قبل حكومة بومباي قدرها ٢٠٠ روبية في الشهر(٣٩٦) ، وكان القنصل البريطاني العام في بغداد يدير شؤون البريد الذي كسب ثقة التجار الاجانب والوطنيين على حد سواء لاتسامه بالكتمان والسرعة والنظام(٣٩٧) • وظلت الباخرة نيتوكرس تنقل البريد البريطاني بين البصرة وبغداد حتى عام ١٨٥٠ عندما تعطلت عن العمل وطلب (كمبال) Kèmbll المقيم البريطاني بالوكالة في بغداد آنئذ استبدالها بباخرة أخرى ، وفي عام ١٨٥٢ استبدلت بالباخرة كوميت التي باشرت اعمالها عام ١٨٥٢ في نقل البريد والحفاظ على العلاقات الودية مع القبائل العربية ولحماية التجارة البريطانية والقيام باعمال المسح والمراقبة(٣٩٨) • وبعد انتهاء عمليات المسح الشاملة لوادي الرافدين من قبل هنري بلوص لنج ١٨٣٩–١٨٤٣ وفيلكس جونز ١٨٤٣–١٨٥٥ وسلبي ١٨٥٥–١٨٦١(٣٩٩) ،

---

(٣٩٥) ذكر لوريمر بان قائد الباخرة نيتوكرس كون عن طريق انشاء المحطات للوقود عبر مجرى النهر صلات ودية قوية ومنظمة مع العشائر العربية وكان رؤوساء العشائر يزورونه في كل مناسبة ويوزع عليهم بدوره الهدايا ، كما ورد في احدى رسائل هنري رولنصون عن وجود علاقات ودية بينه وبين رؤوساء عشائر المنتفك وبني لام والزبيد والقبائل الاخرى القاطنة على ضفاف الرافدين • Lorimer, IB, pp. 1399-1400.

(٣٩٦) Lorimer, IB, p. 1461.

(٣٩٧) بدج ، رحلات الى العراق ، ج١ ص٨٠ ، غنيمه ، تجارة العراق ، ص ص ٨٥ – ٨٦ •

(٣٩٨) Lorimer, IB, 1401.

(٣٩٩) Ibid., pp. 1403-1404.

وبعد اقتناع حكومة الهند بأهمية مستقبل العراق الزراعي في تزويد الصناعة الاوربية والهندية بالمواد الاولية ولوضوح اهميتـــه الاستراتيجية كطريق قصير الى الهند اقترحت عام ١٨٦٢ تأسيس ملاحة بخـارية بـين كراجي ومسقط وبندر عباس والبصرة[٤٠٠] • لنقل البريد الهندي اليهـا على متن بواخر شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية ، وفي نفس العام قبلت حكومة الهند طلبا تقدمت به شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية التي حلت اسمياً عام ١٨٦١ محل (شركة لنج) تتعهد بنقل البريد الهندي في المياه العراقية[٤٠١] • وعقدت واياها اتفاقية عـام ١٨٦٣[٤٠٢] يتـــم بموجبها نقل البريد بين البصرة وبغداد لقاء مساعدة مالية قدرها ٢٤٠٠٠ روبية سنويا تدفع في لندن على قسطين ، ومنذ هذا التاريخ أخذت الرسائل تصل البصرة بانتظام من كراجي او بومباي وتوزع من قبل الوكلاء فـي المحطات التي تمر بها الباخرة وكان المعنيون من التجار يتجمعون في دائرة الوكيل لتسلم رسائلهم[٤٠٣] • وفي عام ١٨٦٤ فتحت حكـومة بومبـــاي مركزين للبريد في كل من ميناء بوشهر ومسقط ثم فتحت مكاتب بريدية اخرى في مواني متعددة من الخليج خلال الفترة ١٨٦٤–١٨٨٤ منها في بندر عباس ولنكه وكوادر وجاسك والبحرين ورغم أن الهدف الرئيسي

---

(٤٠٠) (IOR) L/P&S/C236, pp. 199-200; (PRO) FO/78/3989, Navigation of Tigris and Euphrates Messrs Lynch's Case The Comet 1878-1881, p. 11.

(٤٠١) Searight, op. cit., p. 123.

(٤٠٢) اي بعدما انزلت الباخرة City of London اولى بواخر الشركة الى النهر انظر بحث (لنج) •

(٤٠٣) (IOR) L/P&S/20/C236, pp. 199-200.

للبريد في الخليج كان البصرة الا ان المكتب فيهـــا لـــم يؤسس بشكل رسمي[٤٠٤] بسبب الاعتراضات التي أثارتها الحكومة العثمانية ، في حين لم يكن حتى هذا التاريخ مكاتب عامة للبريد العثماني في العراق ما عدا البريد البري الذي كان يستخدم للاغراض الرسـمية والعسـكرية بـين البصرة وبغداد عن طريق الديوانية[٤٠٥] ويرجع سبب عدم اهتمام السلطة العثمانية بالبريد في هذه الفترة الى بدء استفادتها من خدمات التلغراف التي انشأتها المعتمدية البريطانية فى العراق لصالح الدولة العثمانية[٤٠٦] ، ورغم معارضة الدولة العثمانية فأن حكومة الهند افتتحت اول مكتب تجريبي للبريد في ١ كانون الثاني ١٨٦٨ في البصرة باجور مرتفعة قدرها ٥٠ روبية للرزمـة البريدية التي تنقل من بومباي الى البصرة ، وفي نيسان من نفس العــام العام أزدادت الاجور الى ٧٥ روبية باقتراح من القنصل البريطاني العام في بغداد ، ورغم ارتفاع الاجور في بداية الامر الا انهـا كانت تتناسب مـع الخدمات التي كانت تترتب عليها لصالح البيوتات التجارية ، ولكن تلـك الاجور انخفضت بمرور الزمن حتى أستقرت عام ١٩١١ على ٢½ بنس على الاونس الواحد من الوزن للرسائل والرزم المنقولة من كل بريطانيا او الهند الى المحمرة او البصرة[٤٠٧] . ومن جهة اخرى صار مكتب البريد في البصرة منذ حزيران ١٨٦٩ تحت اشراف القسم المالي لحكومة الهند وفي عام ١٨٧٠ اصبح البريد تابعا للقنصلية البريطانية في البصرة[٤٠٨] .

(٤٠٤) (IOR) L/P&S/20/C236, pp. 200.

(٤٠٥) Lorimer, IB, p. 1449.

(٤٠٦) انظر ص ٢٥٠ من هذا الفصل .

(٤٠٧) Arabistan C.T.R., 1911, p.1.

(٤٠٨) (IOR) L/P&S/20C236, p. 201.

وفي عام ١٨٧١ الغيت المعونة التي كانت تقدمها حكومة الهند لبريد « الهجين » بسبب تأسيس خط مباشر من الخدمات البريدية بين الهند واوربا وبين البصرة وأوربا عن طريق قناة السويس ومنذ ذلك الحين بدأ بريد « الهجين » بالتدهور حتى الغي عام ١٨٧٥(٤٠٩) الا ان الدولة العثمانية احتفظت ببريد « الهجين » الى حلب بمعدل رحلة واحدة في الاسبوع كانت تنطلق من بغداد وتقطع الطريق الى حلب في خمسة عشر يوما وكان يمر بمدن الرمادي وعانة الدير (٤١٠) وكان لها بريد آخر يسمى بريد (السورجي) يبدأ من بغداد الى الموصل ومنه الى أسطنبول ولم يكن هذا الاخير يقبل الامانات وانما يحمل الرسائل فقط وغالبا ما كان يتأخر اسبوعا او عشرة ايام لكثرة الانهار التي تعترض طريقه علما بان اجرته كانت اكثر من اجرة بريد (التتر)(٤١١) ٠

ونظرا لازدياد اهمية البصرة في منطقة الخليج العربي ودورها الهام في التجارة الهندية والاوربية قررت حكومة الهند عام ١٨٧٤ جعل

---

(٤٠٩) Lorimer, IB, 1461; (IOR) L/P&S/20/C236, p. 201.

يبدو ان القنصلية البريطانية في ثمانينات القرن التاسع عشر اعادت تشكيل هذا البريد للاستفادة منه في نقل البريد الى اسطنبول حيث كان يتم نقل رسائل القنصلية اسبوعيا الى دمشق بواسطة الهجين من الجمال ومنها الى بيروت بواسطة عربات البريد ٠ كما ان السلطات العثمانية في العراق كانت تحتفظ ببريد اسبوعي مشابه الى دمشق وبيروت ومنها الى اسطنبول يستغرق ١٩ يوما ٠
Baghdad, C.T.R., 1884-1885, p. 107.

(٤١٠) الزوراء ، العدد ٣٥٤ ، ١٣ ربيع الاول ، ١٢٩٠هـ ٠
(٤١١) الزوراء ، العدد ٢١٥ ، ١٢ ذي القعدة ، ١٢٨٨هـ ٠

الخدمات البريدية بينها وبين بومباي اسبوعية[٤١٢] ، وفي ١٦ حزيران ١٨٧٥ وقعت اتفاقية جديدة بين سكرتارية حكومة الهند ممثلة بالقنصل البريطاني في بغداد وبين شركة الفرات ودجلة للملاحة البخارية تعهدت فيها الاخيرة بنقل البريد البريطاني وكل ما يتعلق به من حقائب وصناديق بين البصرة وبغداد وما بينهما من مدن في ثلاث رحلات شهرية منظمة باستثناء حالات المنع السياسي والظروف القاهرة ، مقابل مساعدة مالية قدرها ٣٦٠٠ باون سنويا واشترط العقد الذي كان أمده عشر سنوات في حالة نجاح مساعي حكومة الهند في الحصول على سماح للشركة بزيادة سفنها في نهر دجلة الى ثلاث أو اكثر ان تزيد الشركة عدد رحلاتها وتجعلها رحلة واحدة في الاسبوع مقابل تخفيض المساعدة الى ٢٤٠٠ باون سنوياً[٤١٣] ، وبدأت الشركات التجارية وفريق من التجار الاستفادة من الخدمات البريدية للاتصال بوكالاتها وفروعها في الداخل والخارج للاستفسار عن حالة السوق واسعار السلع وعقد الصفقات وطلب البضائع وتصفية الديون وأرسال الحوالات[٤١٤] .

وبعد الاحتلال البريطاني لمصر عام ١٨٨٢ ساءت العلاقات العثمانية

---

(٤١٢) (IOR) Admin. Reports Sels. India 957 E. C. Ross No. 624, Dated Bushire 18 June, 1975.

(٤١٣) (IOR) L/P&S/18/B77, Memorandum respecting the Conveyance of English Mils on the River Tigris, July, 28, 1883, pp. 1-2.
(PRO) FO/78/3989, p. 11.

(٤١٤) (PRO) FO/195/1076.

رسالة التاجر آرتين بغدسار المؤرخة ٣٠ اذار ١٨٧٥ والمرقمة ٢٠٣ ويتضح منها دور واهمية البريد والتلغراف في تسهيل المعاملات التجارية .

البريطانية وحاولت السلطات العليا في أسطنبول الحد من النشاط والنفوذ البريطاني في الامبراطورية العثمانية واوعزت الى السلطات المحليـــة في البصرة بمنع البواخر البريطاني من التوقف قرب القنصلية البريطانية لانزال البريد حيث كانت القنصلية تقوم بمهام توزيعه وادى هذا المنع الى ان تؤسس القنصلية مكتبا للبريد في مدينة البصرة يقوم بمهمة استلام وتوزيع الرسائل علما بان هذا المكتب لم يكن له اسم بين دوائر البريد في سجلات بومباي، حيث تم فتحه بصورة غير قانونية . الا ان السلطات المحلية حاولت عام **١٨٨٣** مع التجار من التعامل مع هذا المكتب ولكن بعد مفاوضات بريطانية عثمانية في أسطنبول الغي قرار الحظر الا ان وضع البريد البريطاني ظل مضطربا(٤١٥) وتعالت الصيحات العثمانية بالغائه وكتبت جريدة ترجمان حقيقت الصادرة في أسطنبول بان البريد البريطاني في العراق يعتبر اهانـة موجهة الى السيادة العثمانية لانه ينقل الرســائل في الاراضي العثمانيـة وبطوابع بريطانية وبدون موافقة الحكومة العثمانية(٤١٦) ، وقــد اعترفت الوثائق البريطانية صراحة بان بريطانيا لم تحصل على امر مــن البــاب العالي يخولها القيام بنقل البريد داخل الاراضي العثمانية وانما البــريـد كان ينقل وكأنه بضائع اعتيادية(٤١٧) .

وسعت السلطات العثمانية في العــراق الى تطـويـر مكاتبها البريدية واتفقت في عام **١٨٨٥** مع ادارة عمان العثماني على تشغيل الباخرتين الموصل ومسكنه بين بغداد والبصرة لنقل البريد وحددت يوم الاربعاء من كــل

---

(٤١٥) (IOR) L/P&S/C236, p. 201

(٤١٦) (PRO) FO/78/3992, Navigation, pp. 24-25.

(٤١٧) (IOR) L/P&S/18B77, July 28, 1883, p. 3

أسبوع موعدا لمغادرة باخرة البريد لبغداد ويوم الاثنين موعدا لعودتها من البصرة[418] . الا ان هذه الخدمات كثيراً ما تلكأت في اعمالها[419] . ولم يستطع البريد العثماني رغم تشعبه[420] في تسعينيات القرن التاسع عشر ان يكسب ثقة التجار الذين ظلوا يفضلون التعامل مع البريد البريطاني لانتظام مواعيده[421] .

ونظرا للاقبال المتزايد من لدن التجار على الخدمات البريدية البريطانية فان حكومة الهند استمرت تجدد عقدها المبرم مع شركة لنج

---

(٤١٨) الزوراء ، ١٢٣٣ ، ٢٥ ذي القعدة ، ١٣٠٢هـ ايلول ١٨٨٥ .

(٤١٩) من الجدير بالذكر ان الباخرة الموصل تعطلت عن العمل في اول رحلة لها الى البصرة لنقل البريد ، الزوراء ، ١٢٣٨ ، ٦ محرم ١٣٠٣هـ / ١٨٨٥.

(٤٢٠) كان هناك بريد بين البصرة والمنتفك بواسطة المشاحيف وبين البصرة ونجد بواسطة الهجين ولم يكن هناك بريد مع قطر ، وكان البريد العثماني لا يزال بدائيا وغير منتظما بصرة ولايتي سالنامه‌سي ، دفعه ٢ ، ١٣٠٩ ، ص‌ص ٩٧ ، ١٠٠ ، ١٩٤ دفعه ٣، ١٣١١ص١١٣.

(٤٢١) كنموذج على انتظام البريد البريطاني بين بغداد وبومباي نذكر بان احدى بواخر لنج كانت تغادر بغداد وهي تحمل البريد في الساعة السادسة والنصف صباحا من كل أسبوع وتصل البصرة في الساعة السادسة من صباح اليوم الخامس من رحلتها لتجد امامها باخرة شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية وهي على أستعداد لمغادرة الميناء في اليوم الثاني مباشرة الى بومباي ، وعلى هذا الغرار كانت تغادر باخرة مثلما تصل اخرى اسبوعيا الى البصرة ، واي تأخير من شركة لنج في نقل البريد كان عليها ان تتحمل غرامة معينة ، وعندما نتفحص قائمة بواخر البريد لمدة عام ، نادرا ما نجد اي تأخير في مواعيد وصول او مغادرة بواخر البريد .

للاستزادة انظر السجل :

(PRO) FO/78/5324. Turkey, Navigation of Tigris, Euprates and Karun Rivers, 1901-1903.

بشأن الخدمات البريدية ومنها العقد الذي انتهى مفعوله عام ١٨٩٤ والذي جدد لمدة عشر سنوات اخرى بمساعدة مالية قدرها ٢٤٠٠٠ روبية وفي ٣٠ آذار ١٩٠٥ جدد العقد ايضا وبموجب شروط جديدة ، منها تعهد شركة لنج بنقل البريد اسبوعيا بالاضافة الى نقل الذخائر والمجوهرات المحفوظة في الصناديق كأمانات بريدية ، وتعهدت ايضا بتحمل خسارة مقدارها ١٥ روبية عن كل ساعة تأخير عن الميعاد المقرر لوصول السفن الا في حالة عائق قسري ، واعطى العقد حقا لحكومة الهند باستخدام اية باخرة من بواخر الشركة طيلة فترة نفاذ العقد لاغراضها الخاصة مقابل دفع تعويض على أساس الايجار مقداره ٤٠ روبية لكل طن من حمولة البواخر شهريا في الشهور الستة الاولى و٣٨ روبية للطن شهريا للشهور الستة التي تلي ذلك ، اما المساعد المالية فحددت بـ ٢٤٠٠٠ روبية سنويا تدفع على قسطين اولهما في ٣٠ حزيران والثاني في ٣٠ كانون الاول من كل عام[٤٢٢] .

وهكذا نجد ان هذه الاتفاقية جعلت من السفن التجارية لبيت لنج سفناً حربية عند الحاجة يجرى الحاقها بالاسطول الهندي وهو ما حدث عام ١٩١٤ عندما اشتركت الباخرة كلنار احدى بواخر شركة لنج في فتح النار على القوات العثمانية ، وبعيد الاحتلال ازداد دور البصرة البريدي في الخليج العربي واعتبرته بريطانيا المركز الاكثر اهميـة فـي المنطقـة برمتها[٤٢٣] .

---

(٤٢٢) رسالة شركة لنج الى حكومة الهند ١٩٠٥ .
(IOR) L/P&S/10/88.

(٤٢٣) المركز الوطني للوثائق .
No. 105/3/1, Basra dated 14 April 1915.

٢ ـ التلغراف :

نظرا لاتساع التجارة البريطانية في الخليج العربي وايران في بداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر وما نجم عن ذلك من تشعب في المصالح البريطانية في المنطقة ، بادرت حكومة الهند الى مفاتحة الدولتين العثمانية والايرانية بشأن أهمية مد اسلاك التلغراف عبر اراضيهما من اجل تسهيل الاتصالات البرقية بين دولتيهما والعالم الخارجي وكان قصد حكومة الهند ضمان الاتصال السريع والمباشر بين الهند وبريطانيا لمواجهة التغلغل الاقتصادي والسياسي الاوربي في كل من ايران والدولة العثمانية الذي بات يهدد المصالح الاقتصادية البريطانية لاسيما بعد المباشرة بتنفيذ مشروع قناة السويس من قبل المهندسين الفرنسيين ولتزايد النفوذ الروسى في ايران وحصول الروس على امتيازات تجارية فيها ، وخشية بريطانيا من امتداد ذلك النفوذ الى الخليج العربي •

وقد افلحت المساعي البريطانية باقناع الدولتين العثمانية والايرانية وبوشر بمد اسلاك التلغراف من قبل حكومة الهند فى الدولتين المذكورتين وبمساعدة حكومتيهما وافتتح الجزء بين بغداد واسطنبول في حزيران ١٨٦١ وبوشر بالجزء بين بغداد والفاو حيث نقطة الالتقاء بشبكة تلغراف الخليج العربي فى كانون الثاني ١٨٦٣ وحالت بعض الاضطرابات العشائرية والصعوبات الادارية دون اتمام المشروع في حينه حتى سويت تلك المشاكل[٤٢٤] • وبموجب اتفاقية خاصة عقدت بين بريطانيا والدولة العثمانية عام ١٨٦٤ تمت موافقة الباب العالي على السماح لحكومة الهند بتأسيس دائرة تلغراف بريطانية في الفاو التي

---

(٤٢٤) Lorimer, 2, pp. 2400-2403.

تقع على الضفة الغربية من شط العرب أعلى الحاجز الخارجي بحوالى ½٥ ميل على ان يدير المحطة عدد من الموظفين البريطانيين لايزيد عددهم على الخمسين(٤٢٥) • ونصت المادة الرابعة من الاتفاقية على أقامة موظفي دائرة التلغراف البريطاني في بناية تلتصق ببناية دائرة التلغراف العثماني لتسهيل تبادل البرقيات المستلمة من قبل موظفي كل منهما عبر نافـــذة تفتح بين البنايتين لذلك الغرض على ان يتم مناصفة نفقات البناية بين ادارة التلغراف العثماني البريطاني وقد جلبت الادارة البريطانية بناية خشبية تتكون من ثمانية غرف من الهند اقامتها الى جوار البناية العثمانية في الفاو لاستخدامها لاغراض التلغراف(٤٢٦) • ومنذئذ بدأت أهمية الفاو كمحطة للاتصالات البرقية مع الهند(٤٢٧) ، وكنقطة للراقبة في رأس الخليج العربي ، وعند بدء الخدمات التلغرافية وازدياد عدد الموظفين العثمانيين وجد من الضروري أقامة بناية اخرى ، وحتى تتم اجراءات تشييد البناية الجديدة فان الموظفين البريطانيين أختاروا الاقامة على ظهر الباخرة حيدر آبـاد التي اتخـــذت مرساها الى جوار دائرة التلغراف في شط العرب تاركين البناية الخشـــبية السابقة للملاك العثماني ، ويبدو ان حكومة الهند ارادت الابتعاد عـــن الرقابة العثمانية المباشرة وبعد مفاوضات طويلة مع نامق باشا والي بغداد تم الاتفاق على استحضار بناية خشبية اخرى من الهند على نفقة الحكـــومة العثمانية وتمت موافقة الباب العالي على تثبيت البناية الجديدة على بعـــد ثلاثين ياردة من البناية السابقة على ان يشيد فى الفراغ الكائن بين البنايتين

---

(٤٢٥) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 75.

(٤٢٦) (IOR) /P&S/20/C248A, p. 75-76.

(٤٢٧) Zewmer, op. cit., p. 129.

مكتبا مشتركا متصلا بدائرتي التلغراف العثماني والبريطاني بباين لامكان تبادل البرقيات بينهما واخذت حكومة الهند على عاتقها تشييد ذلك المكتب ولكن بدون ان تحتفظ بملكيتها(٤٢٨) ، وبذلك حققت ما كانت تصبو اليه • وفي ٨ نيسان ١٨٦٤ عندما بدأت المواصلات التلغرافية بين الفاو والهند عن طريق الكابل البحرى الممتد تحت البحر الى ابو شهر(٤٢٩) ، كانت لاتزال هناك فجوتان تحولان دون الاتصال باوربا أحداهما قرب القرنة والاخرى الى جوار خانقين في الاراضي الايرانية • وبعد اخماد الاضطرابات العشائرية وتسوية المشاكل الادارية أستؤنف العمل في مد الاسلاك لاتمام الخط التلغرافي الذي يربط أوربا بالهند ، وفي ٢٧ كانون الثاني ١٨٦٥ ، انجز الخط التلغرافي الهندي الاوربي عندما ارسلت اولى البرقيات بنجاح من نقطة الاتصال النهائي قرب القرنة الى الهند(٤٣٠) عبر الفاو وميناء ابو شهر وجاسك وكراجي من جهة ومن القرنة الى بريطانيا عبر بغداد وديار بكر وسيواس وسكوتاري واسطنبول من جهة اخرى(٤٣١) وخلال شهر شباط ١٨٦٥ ، وجدت عدة برقيات طريقها من الهند الى بريطانيا ولكن الخط التلغرافي كان لايزال يواجه عدة مشاكل منها عدم كفاءة الموظفين في محطات التلغراف العثمانية والايرانية حيث ان البرقية كانت تستغرق وقتاً امده خمسة ايام للوصول من كلكتا الى لندن(٤٣٢) •

---

(٤٢٨) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 76.

(٤٢٩) كان طول الكابل البحري بين الفاو وابو ششهر ١٥٢ عقدة بحرية = ٢٨١٫٦كم •

(٤٣٠) Lorimer, 2, p. 2413.

(٤٣١) آدموف ، المصدر السابق ، ص٤٤ •

(٤٣٢) Lorimer, 2, p. 2414.

وكانت أعمال المحطات الممتدة من الفاو الى بغداد ومن بغداد الى خانقين ومن بغداد الى اسطنبول ومنها الى الحدود النمساوية لا تزال مخيبة للآمال حيث ان البرقية المرسلة من لندن الى الهند في عام ١٨٦٦ كانت لاتصل الى أسطنبول في أقل من عشرة ايام من ارسالها من لندن ، واقترحت اللجنة المشرفة على الخدمات التلغرافية على الدولة العثمانية مد خطين للتلغراف من اسطنبول باتجاه فينا احدهما عن طريق البوسنه والآخر عن طريق صربيا(٤٣٣) .

وعقد مؤتمر في عام ١٨٦٧ من قبل رجال التلغراف الاوربي لدراسة الاقتراح وبعد مناقشته تمت الموافقة على مد خط من اسطنبول الى صربيا فالنمسا وسويسرا وفرنسا(٤٣٤) .

وحتى عام ١٨٦٩ كانت المواصلات التلغرافية لا تزال دون مستواها المطلوب في تقديم الخدمات العامة ، رغم ان التعريفة التي كانت سائدة عام ١٨٦٨ والبالغة خمسة باونات لكل عشرين كلمة بين الهند وبريطانيا عبر الاراضي العثمانية واربعة باونات وشلنان وستة بنسات عبر الاراضي الايرانية قد قلت الى باونين وسبعة عشر شلنا لكل عشرين كلمة ، وباون وعشرة شلنات لكل عشر كلمات لكلا الطريقين(٤٣٥) .

وفي عام ١٨٧٠ قدم اقتراح لزيادة التعريفة بالنسبة للخدمات التلغرافية بين الهند واوربا المارة عبر الاراضي العثمانية الى اربعة باونات وعشرة شلنات لكل ٢٠ كلمة ، ولكن في مؤتمر روما الذي أمتد من كانون الاول ١٨٧٠ الى كانون الثاني ١٨٧١ ، قدم الممثل البريطاني

---

(٤٣٣) Lorimer, 2, pp. 2419-2421.

(٤٣٤) Ibid, p. 2422.

(٤٣٥) Ibid, p. 2427.

اقتراحا بتخفيض التعريفة الى اربعة باونات لكل كلمة [٤٣٦] • وفي هذا العام تراوحت أيرادات رسوم التلغراف من الخط المار عبر العراق بين ٤ ـ ٥ آلاف ليرة عثمانية شهريا[٤٣٧] •

وفي ١٥ تشرين الثاني ١٨٧٣ اجرى تعديل على التعريفة واصبح بالامكان ارسال تلغراف من عشرة كلمات بمبلغ باونين مع تعريفة خاصة لكل كلمة تزيد على الكلمات العشر الاولى[٤٣٨] •

وبعد مؤتمر سنت بطرسبرغ في ١٨٧٥ تمت الموفقة على ان تكون أجور البرقية اعتبارا من كانون الثاني ١٨٧٦ (٥ر٥) فرنكا[٤٣٩] لكل كلمة بين الهند وبريطانيا عن طريق طهران والسويس وخمسة فرنكات عن طريق الفاو والدولة العثمانية •

ومنذ عام ١٨٧٥ باشرت الشركات التجارية وجماعة التجار العراقيين بالاستفادة من الخدمات التلغرافية على نطاق اوسع فى معاملاتها التجارية والاتصال بفروعها ووكالاتها فى داخل القطر وخارجه باللغة العربية والانكليزية ، وساهمت تلك الخدمات الى حد كبير في تطوير تجارة القطر وتوسيع وتسهيل عمليات الصفقات التجارية الداخلية منها والخارجية[٤٤٠]•

---

(٤٣٦) Lorimer, 2, p. 2425.

(٤٣٧) الزوراء ، العدد ، ٢١٥ ، ١٢ ذي القعدة ، ١٢٥٨ هـ •

(٤٣٨) Lorimer, 2, 2425.

(٤٣٩) كل ٢٥ فرنكا = باون واحد •

٤٤٠ • يمكن الاطلاع على صورة برقيتين توضحان أهمية التلغراف في تسهيل المعاملات التجارية ، ادناه نصهما وعلى غرارهما كانت تساهم البرقيات بين البصرة ومناطق اخرى من الخليج والهند والموانى الاوربية فى تسهيل المعاملات التجارية : =

وفي مؤتمر برلين الخاص بالشؤون التلغرافية الذي عقد في عـــام ١٨٨٢ اتخذ قرار بتخفيض أجور البرقية المرسلة عبر الاراضي العثمانية من خمسة فرنكات الى ٥ر٤ فرنكا لكل كلمة [٤٤١] • وكلما كانت تنخفض اجور البرقيات كلما كانت تستفيد منها المؤسسات التجارية •

ونظرا لاتساع التجارة في ثمانينيات القرن التاسع عشر في منطقـــة الخليج العربي ولازدياد النفوذ البريطاني في المنطقة قررت الدولة العثمانية في عام ١٨٨٦ بناء حصن الفاو عند مصب شط العرب على بعد ٦٨٠ ياردة جنوب دائرة التلغراف البريطاني[٤٤٢] لتكون على بينة مما يجرى في رأس

الى بصرة ـ آرتين بغدسار (اسم تاجر في البصرة) •

نخول تسلمكم عشرة آلاف ومائتين واحد شامي من جانسين (اسم تاجر في اليصرة على أشيل (اسم تاجر آخر في البصرة) • حين القبـــول خبرنا بالتيل (التلغراف) ٦ مارت ١٢٩١ رومي (آذار ١٨٧٥) المرســـل هكتار (اسم شركة تجارية) بغداد ؟

وجواب هذه البرقية :

الى بغداد ـ هكتار

« اشيل » ما حاضر (غير موجود) يقولون بالفيلية (المجمرة) خبرونا خاطركم حوالة عشر آلاف مائتين كسور : شامياة (كذا) كيف نعمل

٦ مارت ١٢٩١ رومي •

وقد حسمت هذه القضية التجارية المتعلقة بتحويل مبالغ من تأجر على آخر بعد ست برقيات متبادلة في غضون سبعة ايام كان من الصعب حسمها بأقل من ستة شهور بدون وساطة التلغراف • انظـــر نصوص البرقيات في :
(PRO) FO/195/1076, pp. 250-251.

(٤٤١) Lorimer, 2, p. 2426.

(٤٤٢) (PRO) FO/78/4901, Turkish Fort At Fao on the Shatt El-Arab 1887-1890, 26 March, 1887.

انظر ايضا بحث الفاو الفصل الثاني

الخليج من نشاط بريطاني • وأحتجت بريطانيا بشدة على قرار الدولة العثمانية ، واوعزت الى دائرة التلغراف في الفاو بمراقبة النشاط العثماني وأقترحت عليها المباشرة بتوسيع وترميم بناية التلغراف هناك لتحويلها الى حصن بريطاني عند الحاجة واستحضرت ادارة التلغراف في عام ١٨٨٧ أحجار البناء من ميناء بوشهر بواسطة السفن الا ان السلطات العثمانية المحلية في البصرة حالت دون تنفيذ ذلك واحيل الامر الى اسطنبول وبعد مراسلات دامت عام صدرت الاوامر الى والي البصرة بالموافقة على ترميم البناية الطينية نفسها بالحجر دون ان تجرى أي توسيع فيها[٤٤٣] •

ومنذ ذلك الحين اشتد الصراع العثماني البريطاني على رأس الخليج العربي لاسيما بعد تزايد النشاط الالماني في الامبراطورية العثمانية ، وزادت اهمية الفاو في نظر بريطانيا عندما حصلت المانيا على أمتياز مد سكة حديد بغداد الى الخليج العربي وغدت الخدمات التلغرافية ضرورية جدا لكل الاطراف لا للاغراض التجارية فحسب وانما للاغراض السياسية والاستراتيجية ايضا ، وكانت تلك الخدمات تتم عن طريق خطين للتلغراف يقع مكتب احدهما في محلة المقام (العشار) وهو يخص الاتصالات الداخلية والآخر في مدينة البصرة وبواسطته كان بالامكان الاتصال بسائر الجهات المرتبطة به في العالم ، وكان هذا الخطان يتصلان من جهة الفاو حيث هناك محطتان للتلغراف احداهما عثمانية والاخرى بريطانية يتم الاتصال عبرهما بالهند ، ومن جهة اخرى كان الخط التلغرافي في البصرة يمتد الى القرنة حيث يتفرع الى فرعين احدهما بمحاذاة الفرات مارا بهور الحمار وسوق الشيوخ والناصرية والسماوة والديوانية والحلة وينتهي في

(٤٤٣) (IOR) L/ P&S/29/C248A, p. 76.

بغداد ، والآخر من القرنة الى العمارة وعلى الغربي وكوت الامارة بحيث يتشعب الى شعبتين إحداهما تتوجه الى الحي والشطرة والاخرى تنتهي الى بغداد ، ومن بغداد كان الخط يمتد بمحاذاة دجلة الى الموصل وديار بكر وسيواس وسكوتاري واسطنبول حيث يتصل بسائر المدن الاوربية المرتبطة به ، كما ان فرعا آخر من التلغراف كان يمتد من بغداد الى خانقين حيث يتصل بالخط الايراني الذي بدوره يتصل بالهند(٤٤٤) •

ورغم ان محطة التلغراف قد شيدت في المحمرة عام ١٨٩٠ لتسهيل الخدمات التجارية الا ان الخط التلغرافي الذي يربطها بالمدن الداخلية وبالعاصمة الايرانية كان لايزال غير منجز لاسيما المسافة بين المحمرة والاحواز ، لانه لابد من امرار الاسلاك تحت نهر الكارون قرب الاحواز ليتسنى ربطها بخط شوشتر الذي يرتبط بدوره بخط طهران(٤٤٥) • ورغم اتمام الخط فيما بعد الا ان مشاكل أنقطاعه كانت كثيرة لدرجة ان التجار كانوا يفضلون ارسال برقياتهم من الاحواز الى ميناء بوشهر ليتم نقلها من هناك كبريد عادي الى المحمرة(٤٤٦) •

وفي مطلع القرن العشرين تعددت جنسيات الشركات المتاجرة مع الخليج العربي واقبلت على الاستفادة من الخدمات التلغرافية لاسيما بعد توسيع التجارة الخارجية العراقية(٤٤٧) وطالبت بتخفيض اجور التلغراف ،

---

(٤٤٤) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص‌ص١٠٠ ــ ١٠١ •

(٤٤٥) Mohamerah, C.T.R., 1890, p. 5.

(٤٤٦) Arabistan C.T.R., 1907, p. 4.

(٤٤٧) انظر بحث الشركات •

ووافقت اللجنة العليا للتلغراف الاوربي بعد مناقشة تلك الطلبات على أجراء التخفيض الذي تم في آذار ١٩٠٢ واعقبه تخفيض آخر في آب ١٩٠٥ عندما اصبحت اجرة الكلمة الواحدة للبرقية المرسلة من الهند الى لندن عبر طهران والسويس شلنين فقط ، اما تلك المرسلة عبر الاراضي العثمانية فاصبحت اجرتها شلنا واحداً وعشرة بنسات وتعهدت حكومة الهند بتحمل الخسارة التي قد تنجم من جراء ذلك التخفيض ولمدة عشر سنوات[٤٤٨] وذلك تسهيلا لمعاملاتها التجارية ، وحفاظا على مصالحها السياسية والاستراتيجية وغدت دائرة التلغراف في الفاو بالنسبة لها الركيزة التي تستند عليها لتركيز نفوذها وتوسيعه في المنطقة ، والعين الساهرة لرصد كل التحركات سواء كانت عثمانية أم أوربية تجارية ام عسكرية .

---

(٤٤٨) Lorimer, 2, p. 2426.

الفصل الرابع

صادرات البصرة ووارداتها عبر الخليج العربي

١٨٦٩ – ١٩١٤

تمهيـــد :

في النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، توسعت حركة التصنيـع في عدة اقطار اوربية ، وبدأت تجارة بريطانيا التي سبقت تلك الاقطـار صناعيا بالتقلص مع معظمها نتيجة ارتفاع التعريفة الكمركية المفروضة على الواردات الى تلك الاقطار ، ولمحاولة تلك البلدان الاستفادة من موادها الخام في صناعاتها بدلا من تصديرها • ولكن هذا التقلص قابله تعاظم في التجارة البريطانية مع اقطار الشرقين الادنى والاقصى • فبينما كانت بريطانيا وقبل قرن من الزمان تستورد من الهند والصين المواد الاستهلاكية اخذت فـي هذه الآونة تستورد منهما المواد الخام المختلفة الضرورية لصناعاتها[1] • وتبعا لذلك فكرت باحياء الطرق القصيرة القديمة عبر الشرق الاوسط التي كانت قد هجرت قبل ثلاثة قرون تقريبا[2] •ورغم انها لم تكن قد توصلت في خمسينات القرن التاسع عشر الى الوسيلة الملائمة للمواصلات المارة بالشرق[3] ، لكنها كانت على الاقل قد استقرت على قرار نهائي فيما يتعلق بعدم السماح لوقوع تلك الطرق بايدي القوى المنافسة لها وهذا القـرار دفعها الى تبني سياستها الداعية الى وحدة اراضي الامبراطورية العثمانيـة والحفاظ عليها من اي انتهاك لاحرصا منها على تلك الوحدة وانما دفاعا عن مصالحها في المنطقة التي ادعت بانها حققتها نتيجـة نضـال طـويل ومرير !![4] •

---

(١) Stavrianos, op. cit., pp. 319-320.

(٢) انظر ص ٣٠٤ •

(٣) انظر بحث البريد •

(٤) Bennett, op, cit., p. 643.

ومنذ بداية ستينات القرن الماضي حدثت تغيرات هائلة في التجارة الدولية وبخاصة في تجارة الخليج العربي والبصرة لاسباب عديدة: كان اهمها تخفيض التعريفة الكمركية العثمانية على السلع المصدرة من اراضيها عام ١٨٦١[٥] ، ولتنظيم المواصلات البخارية بين الموانيء الهندية والبصرة مروراً بموانيء الخليج المختلفة في عام ١٨٦٢[٦] ، وربط هذه الموانيء بشبكة من الخطوط التلغرافية خلال (١٨٦١-١٨٦٥)[٧] ، وتأسيس عديد من مكاتب البريد في المنطقة منذ عام ١٨٦٤[٨] ، وتزايد فروع الشركات التجارية في موانيء الخليج[٩] ، بالاضافة الى تأثير الحرب الاهلية الامريكية ١٨٦١-١٨٦٥ في تحويل خط البواخر من المحيط الاطلسي الى المحيط الهندي والخليج العربي[١٠] الا ان فتح قناة السويس للملاحة عام ١٨٦٩ ساهم في اتصال منطقة الخليج باوربا بشكل مباشر واحدث تغيرات هامة اخرى في تجارة المنطقة وبخاصة البصرة نتيجة تأسيس خطوط ملاحية مباشرة رخيصة بين لندن والبصرة وسائر موانيء الخليج الاخرى[١١] ، هذا من جهة ومن جهة اخرى اسفرت جهود مدحت باشا الاصلاحية في العراق (١٨٦٩-١٨٧٢) عن توحيد الولايات العراقية وتغير وسائل الانتاج

---

(٥) انظر بحث الرسوم الكمركية في الفصل الاول ·

(٦) يمكن تتبع التفاصيل في بحث البريد ·

(٧) يمكن الاطلاع على التفصيلات في بحث التلغراف في الفصل الثالث ·

(٨) انظر بحث البريد ·

(٩) انظر بحث الشركات التجارية ·

(١٠) (IOR) L/P&S/20/C248A, L. Pelly Political Resident, Persian Gulf to Government of Bombay No. 41, Dated Bushire, 23rd August 1864.

(١١) انظر بحث المواصلات في الفصل الثالث ·

لاسيما الزراعية منها وتطوير وسائل المواصلات النهرية والبحرية ، كما أعطت مساعيه الداعية الى فرض السيادة العثمانية على سواحل وجزر الخليج العربي بعدا جديدا لمنطقة رأس الخليج حيث تبوأت البصرة في خضمها مركزا سياسيا واستراتيجيا خاصا بالاضافة الى مركزها التجاري التأريخي المتميز الذي هو مركز العراق ايضا(١٢) ، لذلك اتجهت صوبها انظار الدول الصناعية وفي مقدمتها بريطانية ساعية للحصول على ما تنتجه او يصل اليها من محاصيل وسلع من الداخل بطرق مائية رخيصة ومن الاقطار المجاورة لها بطرق برية آمنة مقابل تصريف سلعها الصناعية .

لقد تناولنا في ثنايا الفصول السابقة احيانا العوامل المؤثرة على تجارة البصرة والخليج العربي ، كطبيعة الانتاج وحالة السكان الاجتماعية وعلاقات المنطقة السياسية ونوع الاتفاقيات التجارية المعقودة بين اقطارها والمعمولة بها وتطرقنا الى احوال القطر الداخلية ومستوى دخل الفرد فيها وطبيعة اجهزته الادارية واشرنا الى تأثير الظروف الدولية والقيود والحواجز الكمركية وفصلنا في دور المواصلات الملاحية ومكاتب البريد والبرقوفروع الشركات مثلما بينا معوقات التجارة من فيضانات متكررة وآفات زراعية واوبئة وامراض وافدة ومنازعات عشائرية وبقدر ما وفرته لنا الوثائق والمصادر الاولية من معلومات ، وسنحاول في الصفحات اللاحقة بيان صادرات البصرة ووارداتها ودورهما في تجارة الخليج العربي خلال الفترة موضوعة البحث والتي لايمكن تتبع تطورهما بمعزل عن معرفة العوامل الاساسية التي اشرنا اليها قبل قليل وناقشناها في الفصول السابقة .

---

(١٢) يمكن تتبع ذلك في حملة الاحساء ونتائجها السياسية والاقتصادية في الفصل الثاني .

آ ـ الصادرات :

رغم ان معظم الصادرات من ميناء البصرة قبل افتتاح قناة السويس كانت عبارة عن تجارة «الترانسيت» القادمة اليها من كل من ايران وبلاد الشام الا ان هذه التجارة اخذت بالتطور منذ سبعينات القرن التاسع عشر وغدت لاتقتصر على سلع المرور فحسب وانما شملت تصدير المنتجات الزراعية والحيوانية المحلية للبصرة وما يجاورها وما كان يردها من الداخل والتي صارت تشكل نسبة عالية من صادراتها الى الدول الاوربية المتطورة اقتصاديا بالاضافة الى تصدير قسم آخر من المنتجات الى الهند وموانيء الخليج العربي والبحر الاحمر والدولة العثمانية[١٣] الا ان هذا الجزء من التصدير اصبح ضئيلا بالقياس الى ما صار يصدر الى الاقطار الاوربية الصناعية وبخاصة بريطانيا التي استحوذت على حصة الاسد من تلك الصادرات ولكي نتتبع تاريخيا نمو قيمة صادرات ميناء البصرة خلال فترة البحث سنحاول استعراض معدلاتها لكل عشر سنوات تقريبا ليتسنى لنا الاطلاع على مدى التطور التجاري خلال فترة البحث[١٤] •

لقد كان معدل صادرات البصرة للسنوات (١٨٦٤-١٨٧٠) حوالي ١٢٧٠٠٠ باون استرليني[١٥] زاد في سبعينيات القرن التاسع عشر الى حوالى ٧٢٢٠٠٠ باون [١٦] وهذا يعني ان تجارة الصادرات عن طريق البصرة وعبر الخليج العربي قد تضاعفت حوالي خمس مرات ونصف خلال عقد

---

(١٣) Basra C.T.R., 1869-1870 p. 297.

(١٤) يمكن الاطلاع على صادرات البصرة السنوية في الملحق رقم (١) •

(١٥) لقد تم احتساب معدل السنوات ١٨٦٤ ـ ١٨٧٠ لاقرب عدد صحيح • انظر التفاصيل في الملحق رقم (١) •

(١٦) لقد تم تقدير ذلك على أساس حمولة البواخر الواردة الى البصرة خلال السبعينات انظر الملحق رقم ٩ •

واحد من الزمن ، اما المعدل اللاحق للسنوات (١٨٨٧–١٨٩٠) فكان ١٠٤٠٠٠٠ باون[١٧] ويبدو واضحا بان الزيادة لم تكن هائلة كسابقتها الا انها لم تكن قليلة ايضا ويعود ذلك الى عدم قدرة وسائل انتاج القطر الزراعية والزعوية المتاحة انئذ باللحاق بالطلبات الاوربية المتزايدة من جهة وللعوائق الطبيعية والسياسية والادارية التي اعترضت طريق تطور المواصلات النهرية في ثمانينيات القرن التاسع عشر من جهة اخرى والتي استمرت قائمة طيلة السنوات العشر اللاحقة ايضا[١٨] ، لذا لو تمعنا في معدل صادرات البصرة للاعوام (١٨٩٢ – ١٩٠٠) البالغ ١١٥٧٠٠٠ باون[١٩] فاننا لانرى سوى زيادة طفيفة قياسا الى زيادة العقد الذي سبقه . اما معدل قيمة الصادرات للعقد الاول من القرن العشرين فانه وصل الى ١٤٧٨٠٠٠ باون[*] والزيادة كبيرة بشكل واضح وسببها تطور الملاحة النهرية وبخاصة تأسيس الشركة الحميدية التي حلت محل شركة عمان العثماني[٢٠] ولسماح السلطات العثمانية العليا لشركة لنج في العراق لسحب المقطورات وراء بواخرها[٢١] ، مما سهل نقل المنتجات الزراعية والحيوانية من اعالي القطر الى البصرة بقصد تصديرها الى الخارج .

---

(١٧) انظر الارقام التفصيلية في الملحق رقم ١ .

(١٨) انظر بحث المواصلات في الفصل الثالث .

(١٩) التفاصيل في الملحق رقم ١ .

Basra C.T.R., 1892-1900.

(*) التفاصيل في الملحق رقم ١ .

Basra C.T.R., 1901-1910.

(٢٠) التفاصيل في بحث المواصلات في الفصل الثالث

(٢١) يمكن الاطلاع على تفاصيل القضية في بحث شركة لنج في الفصل الثالث .

ومن جهة اخرى ارتفع معدل صادرات القطر عن طريق البصرة خلال السنوات الثلاث التي سبقت اندلاع الحرب الاولى والممتدة بين ١٩١١-١٩١٣ الى ٢٥٧٠٠٠٠ باون[٢٢] ، وهذه الزيادة الهائلة نجمت عن اشتداد المنافسة بين الشركات الاجنبية البريطانية والالمانية والروسية والامريكية وغيرها لشراء منتجات القطر الرخيصة ، ولما وفره النقل المائي الالماني من تسهيلات في نقل تلك المنتجات بواسطة « لنشاتها » البخارية التي سمحت لها السلطات العثمانية لاول مرة بالاشتغال بين البصرة وبغداد وبعد ان كان امتياز الملاحة في شط العرب ونهر دجلة بالنسبة للاجانب مقتصرا على شركة لنج فقط طيلة الفترات السابقة[٢٣] •

ولو قارنا هذا المعدل الاخير لصادرات البصرة بمعدل قيمة الصادرات للسنوات الاولى من البحث لبان لنا بان قيمة تجارة الصادرات في ميناء البصرة قد تضاعفت عشرين مرة خلال فترة البحث[٢٤] •

وفي الوقت الذي لانستطيع ان نتجاهل دور البصرة التجاري المتميز في عموم منطقة الخليج العربي قبل افتتاح قناة السويس ، نلمس وضوح هذا الدور في سبعينات القرن التاسع عشر ، عندما استمرت البصرة تصدر الى موانيء الخليج كثيرا من منتجاتها المحلية ومن السلع التي كانت تستورد من قبل تجارها •

ولو اخذنا عام ١٨٧٣ كنموذج لهذا العقد لوجدنا ان صادرات البصرة

---

(٢٢) التفاصيل في الملحق رقم ١ •
Basra C.T.R., 1911-1913.

(٢٣) للاستزادة انظر الفصل الثالث •

(٢٤) حاصل قسمة : ٢٥٧٠٠٠٠ معدل قيمة الصادرات للاعوام ١٩١١ – ١٩١٣ ÷ ١٢٧٠٠٠ معدل قيمة الصادرات للاعوام ١٨٦٤ – ١٨٧٠ = ٢٠

الى ميناء بوشهر كانت كبيرة ، حيث كانت تزودها بمختلف انواع التمور والعفص « وعصارة الصبر » واوراق الحناء وحطب الوقود والحنطة والشعير وسائر انواع البقول والجلود المديوغة واكياس الجوت والقصب والنحاس والرصاص وماء الورد والسمنة والتوابل[٢٥] • ويبدو واضحا ان قسما من هذه السلع لم يكن من منتجات البصرة المحلية وانما كانت يردها من الهند وبريطانيا ليعاد تصديرها الى موانيء الخليج ، ومن الطريف ان نذكر ان بعض السلع[٢٦] منها كانت ترد الى البصرة من ايران عن طريق كرمنشاه ـ بغداد ليعاد تصديرها الى ميناء ابو شهر وذلك لرخص وامن الطريق عبر العراق بالنسبة الى طريق اصفهان ـ بوشهر[٢٧] •

ان قيمة ما صدر من السلع الى ميناء بوشهر من البصرة خلال عام ١٨٧٣ كانت ٥٠٥٠٩ باون استرليني[٢٨] من مجموع واردات بوشهر الاجمالية البالغة ٤٦٠٢٩٢[٢٩] وهذه القيمة كانت تشكل حوالي $\frac{1}{8}$ تلك

---

(٢٥) (IOR) 958/6/12, Muscat and Persian Gulf Admin. Reports for the years 1873-1883, E. C. Ross, Bushire Residency for the years 1873-1874, pp. 17-35.
(IOR) 958/6/12, Muscat and Persian Gulf,

(٢٦) مثل الحناء ، وماء الورد •

(٢٧) انظر التفاصيل عن اجور الشحن عبر هذه الطرق في الفصل الثالث •

(٢٨) لقد ورد الرقم في الوثائق ٥٠٥٠٩٢ روبية ، وتم تحويله الى باونات على أساس كل عشر روبيات تساوي باونا واحداً وهو السعر السائد آنئذ •

(٢٩) ورد الرقم في التقرير ٤٦٠٢٩٢٥ روبية وتم التحويل على أساس كل عشر روبيات تساوي باونا واحدا ، مصادر هذه الارقام : التقرير المشار اليه في الهامش رقم ٢٥ من هذه الصفحة •

التجارة • وفي نفس العام (١٨٧٣) صدرت البصرة الى البحرين الخيل والحمير والقطن الخام والتمور الطازجة والجافة والدبس والبقول والجلود والجلود المدبوغة والسمنة والاسماك والسمسم والمنسوجات والحرير الخام والسكر المخروطي والتبغ والصوف والعباءات الايرانية بقيمة ١٠٦٨٠٣ باون ، علما بان الواردات الكلية للبحرين في تلك السنة بلغت ٣٢٨٧٢٧ باون وهذا يعني بان البصرة كانت تساهم في ثلث الصادرات الى ميناء البحرين ، ومن الواضح ان بعض هذه السلع لم تكن من منتجات البصرة وانما مستوردة لاغراض اعادة التصدير[٣٠] •

ورغم ان صادرات البصرة الى «الامارات العربية» خلال عام ١٨٧٣ تبدو قليلة الا انها كانت تتناسب مع قلة واردات تلك الامارات آنئذ التي كانت في الغالب تستورد ما تحتاج اليه من مواد غذائية من البصرة • فقيمة صادرات البصرة من السمنة والقمح والتمور خلال العام المشار اليه الى امارة (ابو ظبي) بلغت (٧٠٠) باون من اصل وارداتها البالغة (١٤٣٩٥) باون[٣١] والى (دبي) بلغت (٩٠٠٠) باون من مجموع وارداتها البالغة (٥٨٩١٠) باون[٣٢] • والى (الشارقة) بلغت (٦٠٠٠) باون من اجمالي

---

(٣٠) (IOR) 958/G/12, Muscat and Persian Galf. Admin. Reports Ross, Bushire Residency for the years 1873-1874, p. 55.

وردت الارقام في الاصل ١٠٦٨٠٣٥ روبية و٣٢٨٧٢٧٥ روبية على التوالي •

(٣١) الارقام في الاصل ٧٠٠ روبية و١٤٣٥٠ر١ روبية على التوالي •
Ibid. p. 67.

(٣٢) الارقام في الاصل ٩٠٠٠٠ و ٥٨٩١٠٠ روبية على التوالي •
Ibid, p. 68.

وارداتها البالغة (٧١٠٠٠) باون[٣٣] • والى (العجمان) (١٢٠٠) باون من اصل (٩٦٤٧) باون[٣٤] • والى (ام القوين) (٢٤٠٠) باون من مجموع وارداتها البالغة ١٣٢٩٢ باون[٣٥] والى (رأس الخيمة) ٨٠٠ باون من مجموع وارداتها البالغة ١١٨١٧ باون[٣٦] • وهذا يعني بأن ما صدر الى «الامارات العربية» خلال عام ١٨٧٣ بلغ ٢٠١٠٠ باون من قيمة وارداتها البالغة (١٧٩٠٦١) باون وهي نسبة تقارب الـ١/٩من وارداتها الكلية[٣٧]•

ولو قارنا بعض هذه الارقام بقيمة صادرات البصرة الى بعض موانى الخليج العربي في عقد لاحق ، لوجدنا ان البصرة قد صدرت الى البحرين في عام ١٨٨٢ على سبيل المثال سلعا قيمتها (٧٣٥٠٨) باون من اصل واردات

---

(٣٣) الارقام في الاصل ٦٠٠٠٠ و ٧١٠٫٠٠٠ روبية على التوالي •
Ibid, p. 69.

(٣٤) الارقام في الاصل ١٢٠٠٠ و ٩٦٫٤٧٥ روبية على التوالي •
Ibid, p. 70.

(٣٥) الارقام في الاصل (٢٤٠٠٠) و «١٣٢٫٩٢٥» روبية على التوالي •
(IOR) 958/6/12, Muscat and Persian Gulf, 1973-1874, p. 71.

(٣٦) الارقام في الاصل (٨٠٠٠) و (١١٨١٧٥) روبية على التوالي •
Ibid, 72 لقد تم تحويل هذه الارقام الى باونات على أساس كل باون يساوي عشر روبيات وهو السعر السائد آنئذ • للاستزادة عن أسعار النقود انظر الملحق •

(٣٧) هذه النسبة هي حصيلة تقسيم مجموع الصادرات الى مجموع الإمارات العربية على اجمالي واردات الامارات خلال عام ١٨٧٣ •

البحرين البالغة (٣٤٣٨٠٦) باون[٣٨] • اي أكثر من ⅕ من وارداتها وهي نسبة تقل عن مثيلتها في العقد السابق لاسباب منها تجدد الصراع العثماني البريطاني بشأن السيادة على البحرين في ثمانينيات القرن التاسع عشر •

اما صادرات البصرة الى « الامارات العربية » خلال عام ١٨٨٢ فانها بلغت (٦٧٥٢) باون من اصل ما استوردته «الامارات» جميعا من بضائع بلغت قيمتها ٢٧١٥٢٨ باون[٣٩] • وفي الوقت الذي تشير هذه الأرقام الخاصة بالامارات العربية الى ان البصرة لم تساهم سوى في ٤٠/١ من وارداتها الاجمالية فانها تؤكد ايضا بان الامارات عوضت ذلك النقص بمزيد من الواردات من الهند التي ارتبطت بحكومتها باتفاقيات وتعهدات منعتها من الاتصال بالدولة العثمانية ، ذلك المنع الذي كان جزء من خطة حكومة الهند في تقليص اعتماد شيوخ الامارات العربية على البصرة والدولةالعثمانية كخطوة اولى لأنكار التلاحم السياسي بين تلك الامارات والحكومة العثمانية التي كانت البصرة تمثلها[٤٠] • ومنذ ان توقفت الدولة العثمانية في نهاية الثمانينات عن ملاحقة حقوقها في مياه الخليج العربي لاسباب داخلية

---

(٣٨) (IOR) 957/6/12, Muscat and Persian Gulf, Ross, Bushire, Residency for the Years 1882-1883, pp. 88-97.

لقد وردت الارقام في الاصل (٧٧١٨٣٥) و (٣٦٠٩٩٦٥) روبية على التوالي وتم تحويلها على أساس الباون يساوي ١٠ر٥ روبية وهو السعر السائد في بداية الثمانينيات من القرن التاسع عشر •

(٣٩) (IOR) 957/6/12, Muscat & Persian Gulf, 1882-83, pp. 115-123.

وردت الارقام في الاحصائيات التفصيلية التي تشير الى قيمة صادرات كل سلعة على انفراد بالروبية وكان مجموعها الاجمالي ٧٠٩٠٠ و٢٨٥١٠٤٥ روبية على التوالي وتم تحويلها على اساس الباون يساوي ١٠ر٥ روبية •

(٤٠) انظر التفاصيل في الفصل الثاني ، مشكلة العديد •

وخارجية[٤١] ، تمهد الطريق لبريطانيا للاستحواذ على تجارة المنطقة برمتها ، واخذت البضائع الهندية والبريطانية تترى على موانيء الخليج العربي ، لتستبدل بمنتجاتها المحلية ، ولم يعد هناك فرق بين ما تستورده البحرين او الامارات او بوشهر او حتى البصرة نفسها لان القائمين بالنشاط التجاري في هذه الموانيء اصبحوا من البريطانيين او من التبعية البريطانية او من المرتبطين بالشركات التجارية البريطانية التي فتحت لها فروعا في سائر موانيء الخليج والتي باشرت بشراء ما يتوفر في المنطقة من سلع يمكن تصديرها الى الهند او بريطانيا او الى اي مكان آخر يحقق الربح • وظلت البصرة من بين موانيء الخليج الاخرى متميزة في صادراتها وذلك لكثرة منتجاتها المحلية من تمور وحبوب وصوف وما كان يردها من الداخل ومن الاطراف من منتجات زراعية وحيوانية بحكم دورها التاريخي في المنطقة ومما يؤكد ذلك استمرار تفوق البصرة في صادراتها طيلة فترة البحث على موانيء الخليج الاخرى الشهيرة فعلى سبيل المثال صدر ميناء بوشهر عام ١٩٠٠ ما قيمته ٧١٠٣٣٧ باون من السلع[٤٢] • والبحرين ٦٣٦٣٢٧ باون[٤٣] • والمحمرة ١٥١٧٢٥ باون[٤٤] • في حين بلغت قيمة صادرات البصرة في نفس العام ـ الذي يصح ان يكون

---

(٤١) انظر عن الصراع العثماني البريطاني حول البحرين فى الفصل الثاني •

(٤٢) (IOR) Sels. India, 385, Admin. Reports. C. A. Kemball, Bushire Residency, 12 March, 1901, p. 31.

وردت الارقام اصلا ١٠٦٥٥٠٦٦ روبية وتم التحويل على أساس الباون يساوي ١٥ روبية • انظر الملحق •

(٤٣) الرقم فى الاصل ٩٥٤٤٩١٥ روبية Ibid, pp. 119-126.

(٤٤) Mohammerah C. T. R., 1900-1901, p. 35.

نموذجا للتناسب للاعوام السابقة واللاحقة ١٥٦١٢٧٦ باون[٤٥] • اي اكثر من ضعف صادرات بوشهر وضعفين ونصف من صادرات البحرين واكثر من عشرة اضعاف صادرات المحمرة • ولتوضيح هذا الدور اكثر نقول عندما ازدادت قيمة صادرات المحمرة عام ١٩١٢ وبلغت قيمتها ٤٢٢٢٤٩ باون[٤٦] تلك القيمة التي تعتبر اعلى ما وصلت اليه صادرات المحمرة منذ عام ١٨٩٠ عندما نشر اول تقرير احصائي عنها ، نجد ان قيمة صادرات البصرة اصبحت في نفس العام ٣٢٤٦٠٠٠ باون[٤٧] اي اكثر من سبعة اضعاف ونصف من قيمة صادرات المحمرة ، ومن هذا يتضح دور البصرة التجاري في منطقة الخليج ويوضح سبب اصرار بريطانيا للحفاظ على الوضع الراهن في المنطقة ، ووقوفها في وجه المساعي الاوربية الاخرى التي كانت تحاول الوصول الى البصرة او المرور عبرها الى رأس الخليج العربي وهي السياسة التي ظلت تتبعها منذ ثمانينات القرن التاسع عشر بعين اليقظة والحذر ولكن ما ان اشرف القرن على نهايته حتى لاح في الافق ما يشير الى تطور التجارة الاجنبية غير البريطانية في منطقة الخليج الامر الذي اقلق بريطانيا كثيرا وكان من جملة العوامل التي دفعتها الى تغيير سياستها التقليدية اتجاه الدولة العثمانية •

ولو استعرضنا السلع والمنتجات المصدرة من ميناء البصرة خلال العقد الاول من القرن العشرين لوجدنا ان دول اوربية اخرى اخذت تنافس بريطانيا في أستيراد ما تحتاج اليه اسواقها ومصانعها من منتجات زراعية وحيوانية فالتمور بسائر انواعها المعبأة بالاكياس او في الصناديق او المكبوسة

---

(٤٥) Basra C. T. R., 1901, p. 7.

(٤٦) Arabistan C.T.R., 1913, pp. 16-17.

(٤٧) Basra C. T. R., 1912, pp. 14-15.

في الجلود والخصاف لم تعد تصدر الى بريطانيا والهند والدولة العثمانية فحسب وانما الى النمسا والمجر والولايات المتحدة الامريكية وموانيء الشرق الادنى وروسيا واستراليا ايضا(*) • والشعير الذي كان يصدر برمته الى بريطانيا والهند صار يصدر الى المانيا ويصح القول نفسه ايضا على محصول القمح ، اما الشلب والرز فصارا يصدران بالاضافة الى بريطانيا والدولة العثمانية وموانيء الخليج الى المانيا ايضا ، ورغم ان الدخن والهرطمان والذرة ظلت تصدر الى بريطانيا والهند وموانيء الخليج العربي وموانيء البحر المتوسط الا ان السمسم صار يصدر الى فرنسا ، واقتصر تصدير العفص على اسواق بريطانيا ولكن الصمغ وجد له اسواقا في فرنسا والمانيا بالاضافة الى بريطانيا التي كانت تحتكر استيراده والصوف(٤٨) الذي كان مخصصا لمصانع بريطانيا صار يصدر بالاضافة اليها الى كل من فرنسا والمانيا والولايات المتحدة وكذلك شعر الماعز • اما الجلود والجلود المدبوغة فلم تعد اسواقها مقتصرة على بريطانيا وانما اخذت تنافسها المانيا ايضا ، وتجارة عرق السوس(٤٩) التي بدأت اصلا مع الولايات المتحدة الامريكية اخذت فرنسا وبريطانيا تتاجران به ايضا والسجاد المحلي والايراني المستورد وجد له اسواقا في فرنسا والمانيا بالاضافة الى اسواقه التقليدية في بريطانيا والدولة العثمانية ، وظلت اسواق بومباي في الهند هي المركز الرئيس لتجارة الخيل المصدرة من البصرة(٥٠) •

(*) انظر بحث التمور في هذا الفصل •

(٤٨) انظر بحث الصوف من هذا الفصل •

(٤٩) التفاصيل في بحث السوس من هذا الفصل •

(٥٠) انظر بحث صادرات الخيل من البصرة •

وسنحاول في الصفحات اللاحقة تناول اشهر الصادرات من ميناء البصرة ونتتبع تأرجحها من سنة الى اخرى مع بيان دور الاقتصاد الرأسمالي في تحديد حجم واسعار تلك المنتجات ، وبقدر ما وفرته لنا الوثائق والمصادر من معلومات ، اما السلع الثانوية المصدرة من ميناء البصرة فيمكن الاطلاع على تطورها من الاحصائيات الملحقة بهذا البحث[٥١] •

قبل افتتاح قناة السويس او على وجه التحديد خلال الفترة **(١٨٦٦ – ١٨٦٧)** كانت قيمة ما صدر من القمح من البصرة هي **(٢١٠٨)** باون ومن الشعير **١٥٨** باون وذلك لعدم وجود الطلب الخارجي عليهما رغم توفر العرض في اسواق البصرة[٥٢] • وفي عام **١٨٦٩** لم يتم زراعة مساحات واسعة بالحبوب بسبب فشل تصدير المنتجات في السنوات السابقة، لدرجة كاد الانتاج لايكفي لسد الاستهلاك المحلي[٥٣] ولم يتحسن وضع تجارة الحبوب في عام **١٨٧٠** رغم ازدياد المساحات المزروعة الجديدة بفضل اصلاحات مدحت باشا ، سواء في مجال توزيع الاراضي او توفير البذور للفلاحين وكان من المؤمل ان يتحسن سوق القمح في عام **١٨٧١** نتيجة تلك الجهود ولتزايد الطلب الاوربي الا ان عدم هطول الامطار في اعالي القطر في اوانها وبمقادير كافية ادى الى قلة الحاصل وبالتالي الى

---

(٥١) لقد تم رصد هذه المنتجات والاقطار المصدر اليها من مختلف التقارير التجارية للاعوام ١٩٠١ – ١٩١٣ ، وقد نظمت لذلك ملحقا يمكن الاطلاع عليه في الملحق رقم (١) •

(٥٢) Basra C.T.R., 1866-1867, p. 34.

وردت اصلا ٢٣١٨٩٨ قرش وتم التحويل على أساس كل ١١٠ قرش تساوي باونا •

(٥٣) Basra C. T. R., 1868-1869, p. 386.

ارتفاع الاسعار حيث وصلت في اذار ١٨٧١ الى ١٨ باونا و١٣ شلنا وستة بنسات للطن الواحد(٥٤) • لذا اضطرت السلطات المحلية الى منع تصديره للخارج لتوفيره في الاسواق المحلية • وقد ساعد هذا الاجراء على تخفيض اسعاره الى ١٤ باونا و ٨ شلنات للطن الواحد في اوائل مايس ١٨٧١(٥٥)، وبسبب استمرار الحظر(٥٦) مالت الاسعار الى الانخفاض حتى بلغت في ايلول من عام١٨٧٢ الى ٨ باونات و ٥ شلنات و٣ بنسات للطن الواحد(٥٧) وفي تشرين الاول من نفس العام اصبحت اسعاره سبعة باونات و ١١ شلنا(٥٨) • واستمر الانخفاض حتى بلغ في عام ١٨٧٣ ستة باونات وشلنين وثلاث بنسات في بغداد(٥٩) • وعند ذلك رفع الحظر عن تصديره وزادت مرة اخرى نسبة الاراضي المزروعة بالقمح بصورة كبيرة لمواجهة الطلب

Diary, No. 9, 25 March 1871.

وردت في الاصل ٥٥٠ قرش رائج للوزنة الواحدة انظر ملحق النقود والموازين •

(٥٥) الزوراء ١٣٩ ، ٩ صفر ١٢٨٨هـ/اوائل مايس ١٨٧١ •
وردت في الاصل قرشين للحقة الواحدة وتم التحويل على أساس ان الطن يساوي ٧٩١ حقه وان الباون الاسترليني كان يساوي في المعدل ١١٠ قروش •

(٥٦) الزوراء ، ١٦٩ ، ٢٥ جمادي الاولى ١٢٨٨هـ/آب ١٨٧١ •
(٥٧) الزوراء ، ٢٨٢ ، ١٥ رجب ١٢٨٩هـ/أيلول ١٨٧٢ •
(٥٨) الزوراء ، ٢٨٦ ، ٢٩ رجب ١٢٨٩هـ/تشرين الاول ١٨٧٢ •

(٥٩) الزوراء ، ٣٢٧ ، ٥ محرم ١٢٩٠هـ/١٨٧٣ • ورد السعر اعلاه في جانب الكرخ من بغداد ، اما اسعار الشورجة فكانت اكثر بقليل والارقام بالاصل ٣٤ بارة للحقة الواحدة في الكرخ ٣٦ بارة للحقة في الشورجة وجرى التحويل على أساس كل ٧٩١حقة = طن واحد وكل ٤٠ بارة = قرش وكل ١١٠ قروش = باون •

الخارجي الذي ازداد في السنين الاخيرة لدرجة اصبح المعروض منه في السوق في اواخر عام ١٨٧٤ يفوق الطلب ، لذا انخفضت اسعاره بصورة مجائية وبلغت في كانون الثاني من عام ١٨٧٥ باونا واحدا و ١٦ شلنا للطن الواحد[٦٠] ، ونتيجة لمنافسة المصدرين في شراء كميات كبيرة منه لارسالها الى الخارج ارتفعت اسعاره من جديد في آذار ١٨٧٥ الى أربعة باونات و ١٧ شلنا وبنسين للطن الواحد[٦١] وفي مايس نفس العام هبط السعر الى ثلاثة باونات و ١٢ شلنا للطن بسبب اكتفاء المصدرين في ذلك العام[٦٢] . وهكذا نجد بان الطلب الخارجي بات يحدد سعر القمح في البصرة مثلما صار يتحكم في مقاديره نتيجة ارتباط سوق البصرة بالسوق الخارجية بصورة واضحة .

ومن جهة اخرى سببت المنافسة الحادة بين المصدرين في البصرة في عام ١٨٧٧ لشراء كميات كبيرة من القمح والشعير ، شحة هذين المحصولين في اسواق البصرة لدرجة بات يخشى من المجاعة ، لذلك وجه وكيل والي البصرة محمد منير رسالة الى القنصل البريطاني فيها يعلمه بقرار حظر تصدير القمح الى الخارج طالبا منه تعميم ذلك القرار على الشركات التجارية البريطانية العاملة في البصرة مستثنيا العقود السابقة تاركا لاصحابها فترة ثلاثة ايام لتصديرها ، ويبدو ان المصدرين عمدوا الى تنظيم عقود مزيفة بتواريخ سابقة الامر الذي ادى بوكيل الوالي الى تحذيرهم وتذكيرهم

---

(٦٠) الزوراء ، ٥٠٦ ، ١ ذي الحجة ١٢٩١هـ/كانون الثاني ١٨٧٥.
ورد ان سعر القمح تردى كثيرا حتى اصبح عشر بارات للحقة الواحدة.

(٦١) الزوراء ، ٥٢٢ ، ١٨ صفر ١٢٩٢هـ/آذار ١٨٧٥ ، ورد في الاصل ٢٧ بارة للحقة الواحد .

(٦٢) الزوراء ، ٥٣٣ ، ٢٨ ربيع الاول ١٢٩٢هـ/مايس ١٨٧٥ ، ورد في الاصل ٢٠ بارة للحقة الواحدة .

بالعقاب الصارم الذي سيناله المتلاعبون بالعقود(٦٣) . وفي كانون الاول ١٨٧٧ حاول بعض المصدرين ارسال شحنات من القمح الى الخارج الا ان جموعا من الاهلين توجهت الى الميناء واجبرت سبعا من السفن كانت محملة بالقمح على افراغ حمولتها(٦٤) . ونتيجة لاجراءات السلطة وموقف الاهلين هبطت اسعار القمح في البصرة هبوطا كبيرا واستغل تجار الحبوب رخص الاسعار وبادروا الى شراء كميات كبيرة منها وخزنها في مستودعاتهم بانتظار رفع قرار الحظر على تصديره ولكن ذلك اثار هياج الشعب وتدخلت السلطة بطرح كميات كبيرة من القمح المخزون الى الاسواق وبذلك هدأت الاوضاع واطمأن الناس على قوتهم وساهم ذلك الاجراء على انخفاض اسعاره بشكل كبير الامر الذي ادى بالسلطات المحلية الى الموافقة في شباط ١٨٧٨ على استئناف التصدير الى الخارج(٦٥) ، وقد شاهد السائح جيري في اذار من هذا العام كميات كبيرة من القمح مكدسة في ارصفة ميناء البصرة تنتظر البواخر والسفن التي تحملها الى الخارج(٦٦) ويبدو ان رفع قرار الحظر ادى الى اقبال المصدرين على شراء ماهو مطروح في الاسواق مما ادى الى شحة الحاصل من جديد في بداية صيف عام ١٨٧٨ لدرجة اضطرت السلطات العثمانية الاستجابة لهياج الاهلين وبادرت الى منع حوالي تسعين سفينة محملة بالقمح كانت في طريقها من الكوت والشطرة

---

(٦٣) (PRO) FO/602/55.

رسالة محمد منير باشا المؤرخة في ٨ شوال ١٢٩٤هـ الى القنصل البريطاني في البصرة . ربما اتخذ القرار نتيجة اندلاع الحرب الروسية العثمانية وحاجة الدولة الى ارسال كميات من القمح الى الجبهة .

(٦٤) Diary, No. 19, 3 Dec. 1877.

(٦٥) Diary, No. 19,/Feb. 1878.

(٦٦) Geary, op. cit., Vol. I. pp. 92, 241.

والشيخ سعد الى البصرة بقصد تصديرها الى الخارج وذلك خوفا من المجاعة المرتقبة(٦٧) . وفي تشرين الاول ١٨٧٨ قامت احدى البواخر التابعة لشركة لويد النمساوية المتعاقدة مع الحكومة العثمانية بنقل كميات من القمح الى جدة لتغطية حاجة المسلمين ابان موسم الحج(٦٨) .

لقد سبب ازدياد الطلب الاوربي المستمر وقلة الامطار في موسم ١٨٧٩ ، ارتفاع اسعار القمح حتى بلغت عشرة باونات و ١٨ شلنا للطن(٦٩) . واستمرت الاسعار بالارتفاع حتى غدت ١٧ باونا للطن في عام ١٨٨٠(٧٠) . لذا اضطرت السلطة مرة اخرى الى منع تصديره الى الخارج لضمان توفيره للاهلين ولما توفر رفعت قرار الحظر .

وفي عام ١٨٨٦ اجتاحت العراق موجة من الجراد اتت على معظم حاصلات الحبوب ، لذا قررت السلطات منع تصدير القمح والشعير الى الخارج(٧١) ، ومنعت حوالي ٦٠-٧٠ سفينة محملة بالقمح من التوجه الى البصرة لكي لاتصدر الى خارج القطر(٧٢) وفي آب ١٨٨٦ اصبح سعر الطن من القمح تسعة باونات و ١٠ شلنات(٧٣) . وفي تشرين الاول شح

(٦٧) Diary, No. 19, 18 July, 1878.

(٦٨) Diary, No. 20, 1 Oct. 1878.

(٦٩) Diary, No. 31, 4 August, 1879.

ورد في اليوميات ٣٢٠ قرش رائج للوزنة الواحدة وقد تم التحويل على أساس الوزنة تساوي ٦٠ حقة وكل ٤٦٦ قرش رائج يساوي باونا استرلينيا وهو سعر التحويل انئذ .

(٧٠) ورد ٥٠٠ قرش رائج للوزنة Diary, No. 21, 5 April. 1880

(٧١) Diary, No. 28, 3 April, 1886.

(٧٢) Diary, No. 28, 18 April, 1886.

(٧٣) ورد ٣٣٥ قرش رائج للوزنة Diary, No. 28, "August, 1886

محصول القمح والشعير في الاسواق بسبب استمرار موجات الجراد خلال عامي ١٨٨٥ و ١٨٨٦ لذا عمدت الحكومة الى الغاء الرسوم الكمركية المفروضة على استيراد القمح من الخارج بغية توفيره للشعب خوفا من المجاعة(٧٤) . ومن جهة اخرى لم يكن محصول القمح في اقليم عربستان وافرا في هذه الاعوام ليستطيع سد نقص البصرة وانما كان هو الاخر نادرا(٧٥) ، مما ادى الى ارتفاع اسعاره في منطقة الخليج العربي برمتها وبشكل كبير لدرجة تم استيراد كميات كبيرة من القمح من الهند لتزويد اسواق بوشهر وبندر عباس وريغ والبصرة(٧٦) . اما موسم عام ١٨٨٧ فانه ابتلى بموجة الجراد مثلما واجه شحة الامطار(٧٧) الامر الذي ادى بالسلطات العثمانية الى الاستمرار في فرض الحظر على تصديره ولكن موسم عام ١٨٨٨ عوض السنوات السابقة العجاف وكان موسما كريما زاد فيه الانتاج بشكل وافر لدرجة اصبح سعر الطن من القمح باونين وعشرة شلنات(٧٨) . واستؤنف التصدير بعد رفع قرار الحظر ولكن تنافس

---

(٧٤) الزوراء ، ١٢٨٧ ، ٢٩ محرم ، ١٣٠٤هـ و١٢٨٩ ، ٦ صفر ١٣٠٤هـ / ١٨٨٦ .

(٧٥) (IOR) V/23/50/Sels. India, 229, Report on the Trade of South Persia for the year 1886, p. 22.

(٧٦) (IOR) V/23/53/ Sels. India,, 245, Report on the Trade of South Persia for the year 1887, p. 32.

(٧٧) Basra C.T.R., 1887, p. 1.

ورد في الاصل ٤٠٠ قران للطغار الواحد وتم التحويل على اساس كل قران يساوي ١٣ قرشا رائجا والطغار يساوي حوالي طن ونصف .

(٧٨) Diary, No. 31, 25, April, 1888.

ذكر في يومياته بان سعر الوزنة من الحنطة كان قبل عام ٩٠ قرشا رائجا .

المصدرين على شرائه من الاسواق ادى الى ارتفاع اسعاره بشكل فجائي ووصل الى ١١ باونا وثمانية شلنات للطن[٧٩] • ورافق ذلك زيادة في اجور الشحن على ظهر البواخر بين بغداد والبصرة اضطر معها التجار الى نقل محصول القمح بواسطة السفن المحلية البطيئة الى البصرة ، لذا لم تكن الكميات المصدرة في عام ١٨٨٨ كبيرة[٨٠] ، وقد تكدست كميات كبيرة من المحصول في الاسواق ومن جهة اخرى صادف ان كان انتاج موسم ١٨٩٠ وافرا مما سبب هبوطا في الاسعار وبالتالي زيادة في التصدير حتى بلغت قيمة ما صدر منه في هذا العام ضعف قيمة ما صدر في عام ١٨٨٩ • وكان من المنتظر ان يكون التصدير اوسع لولا امتناع فريق من المجهزين على بيع حاصلاتهم بالاسعار السائدة ، لذا ارتفعت الاسعار بشكل حاد في نهاية الموسم[٨٢] • وتدخلت الحكومة للحد من الاسعار خوفا من المجاعة نظرا لعدم قدرة الاهلين على الشراء بتلك الاسعار العالية التي سادت السوق واصدرت امرا بمنع التصدير الى الخارج[٨٣] ونتيجة لهذا القرار طرح المجهزون مخزونهم من القمح في الاسواق وانخفضت اسعاره بشكل فجائي الى باونين للطن الواحد[٨٤] وعندها سمحت السلطة للمصدرين باستئناف عملهم وادى ذلك القرار الى انتعاش الاسعار اولا ثم

---

(٧٩) Diary, No. 31, 25, April, 1888.

ورد ان سعر الحنطة اصبح اليوم ٤٠٠ قرش رائج للوزنة الواحدة •

(٨٠) Baghdad C. T. R., 1887-88, p. 2.

(٨١) Basra C.T.R., 1890, pp. 2-3.

كانت قيمة صادرات عام ١٨٨٩ هي ٩١٣٤١ باون في حين اصبحت القيمة في عام ١٨٩٠ تساوي ١٨٣٥٣٠ باون •

(٨٢) Basra C. T. R., 1890, p. 2.

(٨٣) Diary, No. 35, 20 August, 1890.

(٨٤) Diary, No. 35, 14 Nov. 1890.

ارتفاعها الى سبعة باونات وسبعة شلنات للطن الواحد في عام ١٨٩١[٨٥]
وكان من المنتظر ان يكون موسم عام ١٨٩١ وافر الانتاج وان يقابله مزيد من الطلب الاوربي على حد تعبير القنصل البريطاني في البصرة الذي اضاف بان « لتجارة القمح قابلية هائلة على التوسع غير المحدود فيما اذا استقرت الحكومة المحلية وزادت كثافة السكان في القطر[٨٦] .

وفي عام ١٨٩٢ تم تصدير ما قيمته ١٦٠٠٠٠ باون من القمح و ١٢٣٧٥١ باون من الشعير الى الخارج[٨٧] . كان بعضه الى ميناء بوشهر الايراني نظرا لشحة القمح في ايران خلال هذا العام[٨٨] ، ومن الجدير بالذكر ان تجارة الحبوب في منطقة عربستان كانت بيد التجار البصرين الذين اعتادوا ارسال وكلائهم الى جنوب ايران لشراء الحبوب منها وارسالها الى البصرة بغية توحيدها وتصديرها من ميناء البصرة الى الدول الاوربية وموانيء البحر الاحمر والشرق الادنى في غالب الاحيان[٨٩] .

---

(٨٥) اصبح سعر القمح في بداية الامر ٧٥ قرشا رائجا للوزنة الجديدة التي تزن ٧٨ حقة ثم ارتفعت قليلا وصارت ٩٠ قرشا رائجا .
Diary, No. 36, 11 Nov. 1891.

(٨٦) ورد في الاصل ٤٠ قران للطغار الواحد وتم التحويل على اساس كل قران يساوي ١٣ قرشا رائجا والطغار يساوي حوالي طن ونصف .
Basra C.T.R., 1890, p. 2.

(٨٧) Basra C.T.R., 1893, p. 9.

(٨٨) (IOR) V/23/63 Sels. India 304 Report on the Trade and Commerce of Southern Persia and Mohamerah for the year 1897, p. 25.

(٨٩) Mohamerah C. T. R., 1894, p. 20.

وقد صدر معظم القمح في عام ١٨٩٢ الى الاسواق البريطانيـة مما سبب انخفاضا في اسعاره في تلك الاسـواق(٩٠) ومن ثم اثـرت تلك الاسـعار المنخفضة على تحديد حجم التصدير من ميناء البصرة في السنة القابلة حيث هبطت قيمة الصادرات في عام ١٨٩٣ الى ٤٥٠٠٠ باون فقط والشعير الى ٧٨٠٢٥ باون(٩١) . وهكذا نجد بان سوق البصرة ارتبطت تماما بسوق لندن التي باتت تتحكم في اسعاره ، ومن جهة اخـرى شهـدت اسـواق البصرة نشاطا واضحا خلال الشهور الاولى مـن عـام ١٨٩٤ في تصـدير القمح نظرا للارتفاع الطفيف الذي طرأ على اسعاره في اسـواق لنـدن ولكن بعد تلك الشهور من النشاط هبطت اسعاره من جديد فـي بريطانيا الا ان المجهزين لم يدركوا تماما تلك الحقيقة الاقتصادية وذلك الارتباط بالسوق الخارجية واصروا على اسعارهم السابقة لذا امتنعت الشركـات المصدرة عن الشراء ، واضطر المنتجون الى تخفيض اسعارهـم ، وعنـدما تحسنت اسعار لندن من جديد ، استأنف المصدرون تجارتهم وبادروا الى شراء كميات القمح المطروحة في السوق بعـد ان هبطت اسعـارها قليلا وبذلك حققوا الفوائد المطلوبة ورغم ذلك لم يصدر من البصرة خلال عام ١٨٩٤ سوى ما قيمته ٧٩٥٦١ باون من القمـح(٩٢) ، وفـي عـام ١٨٩٥ تحسنت اسعار القمح في ميناء بوشهر قياسا الى اسعاره في البصرة ، لـذا فان كميات كبيرة مما كان يرسل من عربستان عادة الى البصرة ارسلت في هذا العام الى بوشهر من اجل تصديرها من هناك بدلا من تصديرها عـن طريق ميناء البصرة كالمعتاد(٩٣) ولكن رغم ذلك كـان محصول القمـح

---

(٩٠) Basra C.T.R., 1893, p. 6.

(٩١) Basra C.T.R., 1893, p. 6.

(٩٢) Basra C.T.R., 1894, pp. 7, 9.

(٩٣) (IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the Trade and Commerce of Southern Persia for the year 1895, p. 18.

الوارد الى البصرة كبيرا في عام ١٨٩٥ كما ان الطلب عليه كان ملائما وصدر منه ما قيمته ١٨١١٦٩ باون وحقق تجارة الارباح المغرية بسبب ارتفاع اسعاره في اسواق لندن[٩٤] • اما الاعوام الثلاثة اللاحقة فانها كانت اعواما عجافا بالنسبة لانتاج القمح ، حيث لم يصدر من ميناء البصرة في عام ١٨٩٧ سوى ما قيمته ٤٢٠٠ باون[٩٥] • وفي عام ١٨٩٨ ما قيمته ٥٠٥٥ باون[٩٦] ، ورغم ارتفاع اسعار القمح في الاسواق الخارجية ورغم ازدياد الطلب الاوربي على القمح والشعير في البصرة الا ان الانتاج لم يكن كافيا لتلبية تلك الاسواق بسبب تضرر المحاصيل بفصل الشتاء الاستثنائي الجاف والقارص البرد الذي ساد العراق في ذلك الموسم[٩٧] لدرجة لم يكن في مقدور السلطة العثمانية المحلية في البصرة الحصول على مقدار ١٢٥ طن من القمح لغرض ارساله الى الحجاز لتلبية متطلبات الحجاج فاعلنت مناقصة استيراده من الهند وتعهدت باعفاء الصفقة من الرسوم الكمركية ووافقت على شرائه بسعر ١١ باونا للطن الواحد[٩٨] • وفي عام ١٨٩٩ كانت صادرات القمح لاتزال قليلة الا ان صادرات الشعير سجلت ارتفاعا كبيرا وبلغت ١٨١٠٥٥ باون بعد ان كانت ١١٣٩٠ باون في عام ١٨٩٨ •

---

(٩٤) Basra C.T.R., 1895, pp. 6, 9.

(٩٥) Basra C.T.R., 1898, pp. 7, 9.

(٩٦) Ibid, p. 9.

(٩٧) Basra C.T.R., 1898, p. 7.

(٩٨) جريدة البصرة ١٣١٣ ، العدد ٧٤ ، ٢٤ ذي الحجة ١٣١٥هـ/ مايس ١٨٩٨ • ورد في الاصل ١٠٠٠٠٠ حقة بسعة الحقة ٦١ باره •

ولم يكن سبب قلة الصادر من القمح في عام ١٨٩٩ يعود الى قلة الانتاج وانما الى صعوبة الملاحة في نهر دجلة وعدم وجود مواصلات داخلية كافية لنقل المحصول من مناطق انتاجه الى ضفاف النهر واقتصر التصدير في هذا العام على الهند بسبب ارتفاع اسعاره هناك نظرا للمجاعة التي ضربت ارجاءه خلال ذلك العام[٩٩] • ورغم ان قيمة صادرات القمح قد تضاعفت في عام ١٩٠٠ وبلغت ٣٥٣٧٥ باون الا ان كمية المصدر منه كانت قليلة في حين كانت الزيادة هائلة في تصدير محصول الشعير عندما بلغت قيمة المصدر منه ٣٨٢١٢٢ باون[١٠٠] • وفي عام ١٩٠١ صدر ما قيمته ٣١٦٨٣ باون من القمح الى بريطانيا في حين كانت قيمة ماصدر من الشعير في نفس العام ٢٤٤٢٦٢ باون[١٠١] • اما عام ١٩٠٢ فكان عاما مخيبا للآمال بالنسبة لانتاج الحبوب بصورة عامة بسبب قلة هطول الامطار وحتى تلك المقادير التي انتجت بالقرب من ضفاف الانهار وغدت جاهزة للتصدير في شهر تموز الا ان انخفاض مناسيب مياه الانهار في هذا الموسم حال دون استطاعة السفن نقل المحاصيل الى البصرة وذلك لاستحالة الملاحة في نهر دجلة ، لذا اضطرت السفن الى الانتظار حتى موسم الخريف عندما يرتفع منسوب المياه ثانية ولكن الطبيعة عاكست تجارة الحبوب في ذلك العام حيث هطلت الامطار بصورة مبكرة وافسدت كثيرا من الحاصلات التي كانت على ظهر تلك السفن المكشوفة وهي في طريقها الى البصرة[١٠٢] ومع ذلك صدر من القمح ما قيمته ٨٢٩٦ باون ومن

---

(٩٩) Basra C. T.R., 1899, pp. 3. 8,

(١٠٠) Basra C.T.R., 1901, pp. 3, 7.

(١٠١) Ibid, p. 7.

(١٠٢) Basra C.T.R., 1902, p. 3,

الشعير ما قيمته ٧٩٧٨٦ باون في وقت مبكر مـن الموسـم[١٠٣] • وفـي السنوات اللاحقة كسدت تجارة القمح في البصرة ولاسيما ما كان يصدر منه الي اسواق بريطانيا واقتصرت الصادرات على موانيء البحر الاحمـر والخليج العربي ولم يكن سبب الكساد النقص في الانتاج وانمـا فـي صعوبة المواصلات وارتفاع اجور الشحن التي حرمت وصـول محاصيل كثيرة من الحبوب من اعالي القطر الى ميناء[١٠٤] • ويبدو ان المصدرين اقبلوا في هذه الفترة على محصول الشعير اكثر من القمح وذلك لحاجـة حقول الدواجن البريطانية اليه ولاستخدامه في صناعة الجعة ولان القمح بات يخلط بنسبة عالية من الاوساخ وكتـل الطـين بحيث غـدا لايلائـم الاسواق البريطانية[١٠٥] التي اخذت تستورد ما تحتاج اليه مـن امريكا الشمالية واستراليا[١٠٦] • ورغم ان الكميات المصدرة من القمح من ميناء البصرة في عام ١٩٠٦ هبطت الى النصف الا ان قيمة ما صدر منه قـد تضاعف ، وذلك بسبب ارتفاع اسعاره ومن الجدير بالذكر ان معظـم الصفقات ارسلت الى جدة ومـوانيء الخليج العربي[١٠٧] وفي العامـين اللاحقين كان الحاصل من القمح والشعير وفيرا جدا والصادرات منهـا واسعة للغاية حيث بلغت قيمة ما صدر من القمح لعامي ١٩٠٧ و١٩٠٨ (٢٠٨٦٤٧) باون و (٢٤١٠٩٣) باون على التوالي ومن الشعير ما قيمتـه (٤٢٦٠٧٩) باون و (٣٧٠٩٧٧) باون للعامين المذكورين[١٠٨] • الا ان

---

(١٠٣) Basra C.T.R., 1902, p. 8.
(١٠٤) Basra C.T.R., 1903-1905, pp. 3, 3, 3.
(١٠٥) Basra C.T.R., 1905, p. 3.
(١٠٦) Herbert Heaton, Economic History of Europe, New york 1936, pp. 438-440.
(١٠٧) Basra C.T.R., 1906, pp. 3, 12.
(١٠٨) Basra C.T.R., 1907, pp. 4, 10. & 1908, pp. 5, 12.

الذي حدث في عام ١٩٠٩ هو هبوط كبير في الانتاج والتصدير بسبب شحة الامطار لدرجة اضطرت السلطات العثمانية الى فرض الحظر على الحبوب في شهر ايلول من عام ١٩٠٩ والذي استمر الى اواسط حزيران من العام اللاحق[١٠٩]. وما ان الغي قرار الحظر على الحبوب في موسم الحصاد الجديد حتى ثارت جماعة من « عشائر البو محمد » القاطنة على ضفاف نهر دجلة قرب العمارة ضد الدولة العثمانية مستغلة تغير الحكومة ومعبرة عن تردي اوضاعها الزراعية واعاقت تلك الثورة الملاحة في النهر وغدت السفن الشراعية لاتستطيع استئناف رحلاتها على الاطلاق ، وقد تضررت التجارة بشكل عام[١١٠] . وبضمنها تجارة الحبوب التي كانت هي السبب ايضا لقيام تلك الحركات لان افرادا معينين من العشيرة اخذوا يستغلون مساحات واسعة من الاراضي على حساب مجموعات اخرى مما كان يسبب اندلاع المنازعات العشائرية بين العشيرة الواحدة او بين فئة منها وبين السلطة التي كانت تلتزم احيانا شيخا معينا على حساب شيخ اخر . ونتيجة للاقبال الاوربي المتزايد على القمح ولقلة انتاج المحصول في بعض الاعوام عمد المنتجون الى خلط الحاصل بالاوساخ والطين التي وصلت نسبتها احيانا الى اكثر من الثلث[١١١] .

وفي عام ١٩١٠ الغي الحظر على تصدير الحبوب وبضمنها القمح في ولاية البصرة ولكنه ظل ساري المفعول بالنسبة للقمح في بغداد ، وصدرت كميات لابأس بها من القمح والشعير الى الخارج وصلت قيمتها ٦٦٩٠٧ باون و ٢٢٠٩٥٤ باون على التوالي ، ومن جهة اخرى تحسنت التعبئة وامتاز القمح المعبأ بالاكياس عام ١٩١٠ بالنظافة بعد ان اصر المشترون في

---

(١٠٩) Basra C.T.R., 1909, pp. 5-6, 16.

(١١٠) Ibid, p. 11.

(١١١) Ibid, p. 5.

السنوات السابقة على عدم استلامه ان وجدوه مخلوطا بالشوائب(١١٢) .
وامتاز عام ١٩١١ بوفرة انتاج الحبوب ، حتى صدر عن طريق البصرة مافيمته ١٩٥٣٣٩ باون من القمح و ٧٧٢٠٣٥ باون من الشعير(١١٣) .
ولحقه عام اخر وفير الانتاج واسع التصدير حتى صدر من محصولي القمح والشعير ما قيمتها ٢٤٣٠٥٤ باون و ١١١٨٤٩٠ باون(١١٤) على التوالي . ويبدو واضحا ان الزيادة كانت كبيرة في تصدير الشعير ، ولكن من جهة اخرى كان عام ١٩١٣ عاما مخيبا للآمال بالنسبة لكبار المنتجين والمصدرين وبخاصة في تصدير القمح الذي لم يصدر منه سوى ماقيمته ١٠٠٠٩ باون ، اما الشعير فقد صدر منه ما قيمته ٣٦٢٦٩٠ باون علما ان اسعار الحبوب ارتفعت بنسبة تتراوح بين ١٥-٢٠٪ في هذا العام(١١٥) .
وبات واضحا ان التذبذب في الاسعار والتفاوت في الكميات المصدرة سنويا اخذ يؤثر على الطبقات الفقيرة التي كان يصعب عليها الحصول على غذائها الاساسي في سنوات ارتفاع الاسعار او شحة الحاصل في الاسواق لدرجة كانت السلطات العثمانية تضطر الى استيراد القمح والدقيق من الهند لتلبية حاجة السكان كما فعلت في عام ١٩١٣(١١٦) .

لقد توسعت تجارة وتصدير القمح من البصرة في اواخر الفترة موضوعة البحث بحيث قارب عدد المشتغلين بها ال ١٠٠٠٠ شخص بين تاجر ووسيط وشاحن وملاح ومنظف وخازن ... الخ غدت تقلبات السوق وكميات الانتاج تؤثر على مستوياتهم المعاشية صعودا ونزولا ، كما

---

(١١٢) Basra C.T.R., 1910, pp. 5, 13-14.
(١١٣) Basra C.T.R., 1911, pp. 12-13.
(١١٤) Basra C.T.R., 1912, pp. 14-15.
(١١٥) Basra C.T.R., 1913, pp. 5, 16-17.
(١١٦) Ibid, p. 11.

ان انتاج الحبوب وبخاصة الحنطة والشعير لسد حاجة السوق الخارجية ، وارتباط الانتاج بمدى حاجة الشركات الاجنبية للمحاصيل اثر على العلاقات الاجتماعية السائدة في الريف بين الشيخ وافراد عشيرته وغيرتها من علاقات ابوية عندما كان الانتاج من اجل الاستهلاك الى علاقات ربحية عندما بدأ الشيخ باجبار افراد عشيرته على زراعة مزيد من الاراضي لتحويل فائض عملهم الى محاصيل تصدر للخارج ومن ثم تتحول الى ارباح يتقاسمها الشيخ والشركات الاجنبية المصدرة ، كل ذلك حدث على حساب ارهاق الفلاحين وانهاك التربة العراقية في الوقت الذي لم يتحسن فيه مستوى دخل الطبقات الفقيرة من السكان في القطر . ولئن كانت حصيلة دراسة تجارة صادرات الحبوب هي زيادة مضطردة في التصدير في سنوات البحث ولكن قابل تلك الزيادة زيادة اخرى في استيراد السلع الكمالية والاقمشة القطنية التي اثرت بدورها على زوال كثير من الصناعات الحرفية في القطر .

٢ ـ التمور

تعتبر التمور من اهم حاصلات البصرة الزراعية وكانت تصدر الى بريطانيا وامريكا والهند وموانيء الخليج العربي والبحر المتوسط واستراليا ودول اخرى ، ولها عشرات الانواع الا ان تجارتها كانت تقتصر على ستة انواع هي الحلاوي والخضراوي اللذان يصدران الى امريكا وفرنسا وبريطانيا والزهدي الذي يصدر الى الهند والقنطار الى موانيء الخليج والديري والساير حيث يصدران الى عمان واليمن وارجاء اخرى من شبه الجزيرة العربية(١١٧) .

والتمور موسم يبدأ عادة من اواخر شهر اب وينتهي في تشرين

---

(١١٧) ميرزا حسن خان ، المصدر السابق ، ص٨٩ .

الثاني يفد خلاله الى البصرة التجار من الهند وايران واليمن ، واصحاب السفن من مسقط وموانيء الخليج الاخرى ومن زنجبار بالاضافة الى توافد البواخر المحيطية الكبيرة ، وكان المنتجون والمصدرون يجتمعون في بساتين النخيل في ابي الخصيب التي تعتبر مركزا هاما لانتاج التمور في المنطقة[(١١٨)] . وذلك لقطع اسعاره للموسم كله ، ومن الجدير بالذكر ان سعره كان يحدد (بالشامي)[(١١٩)] وهي عملة عثمانية انقرضت منذ حين ولكنها استمرت كأساس يدور حول قيمتها تحديد اسعار التمور سنويا ، ولم يكن بمقدور المنتج او المصدر كل على انفراد ان يحدد سعر التمور خلال الموسم وانما كانت تجري في بداية الامر مساومات طويلة لذلك الغرض وغالبا ما كان المنتجون يفرضون اسعارهم لان المصدرين كانوا مرتبطين بعقود مسبقة مع الاسواق الخارجية والبواخر المحيطية وربما استورد بعضهم الصناديق الخشبية لاغراض تعبئة التمور واعدادها للتصدير ، كل ذلك كان يدفعهم في النهاية الى الرضوخ لاسعار المنتجين لاسيما اذا كان الطلب الاوربي او الخارجي عليها كبيرا ، وربما اضطر بعض المصدرين احيانا الى شراء التمور باسعار اعلى من اسعارها في اسواق لندن بسبب التعهدات المسبقة التي اشرنا اليها[(١٢٠)] . ورغم الاتفاق على تحديد الاسعار في بداية الموسم الا انها كثيرا ما كانت تتغير صعودا وهبوطا تبعا لتأرجح كميات العرض وتقلبات الاسعار في الاسواق الخارجية ، كما ان اجور الشحن كانت تلعب دورا كبيرا في تذبذب

---

(١١٨) Whigham, op. cit., p. 127.

(١١٩) كانت قيمة الشامي حوالي شلنين وبنسين وللاستيزادة عن هذه العملة وتقلبات اسعارها يراجع ملحق النقود .

(١٢٠) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 256.

الأسعار[121] .

كان اعداد التمور للتصدير يتم من قبل جماعة من المواطنين ، يعملون ابان الموسم في جني والتقاط التمور ومن ثم تعبئتها في الاكياس والصناديق والسلال او كبسها في الجلود والخصاف ، ويقدم هؤلاء عادة من اطراف البصرة الى بساتين النخيل مع عوائلهم ودوابهم ودواجنهم ليمكثوا فيها اكثر من شهرين ، وكان العامل منهم يتقاضى اربعة بنسات لقاء تعبئة لصندوق واحد وزنه حوالي ٣٥ كغم وتادرا ما كان يستطيع ان يعبى اكثر من ثلاثة صناديق في اليوم الواحد ، وبعد التعبئة كانت الصناديق تنقل بواسطة «الابلام» عبر تفرعات الجداول من البساتين الى ضفاف شط العرب[122] . حيث تقام هناك سرادق واسعة وبخاصة في منطقة السراجي حيث مراكز تجميع التمور للشركات المصدرة المتعددة[123] ، وكان وكيل المنتج يتسلم وصلا من وكيل المصدر كلما سلمه مجموعة من تلك الصناديق ليتم تصفية الحساب في آخر الموسم بين المنتجين والمصدرين على اساس تلك الايصالات[124] .

ولو حاولنا استعراض تجارة التمور في البصرة لوجدنا ان معدل عدد السفن التي كانت تصل الى ميناء البصرة سنويا في موسم التمور فقط وفي النصف الاول من القرن التاسع عشر كان حوالي ١٥٠ سفينة شراعية متوسط حمولة كل منها ستون طنا ، وذلك لنقل التمور الى موانيء

---

(١٢١) عن اجور الشحن واثرها في الاسعار انظر الفصل الثالث

(١٢٢) Harris, op. cit., p. 330.

(١٢٣) المركز الوطني للوثائق . No. 150/H6

Dates Collecting and Embarking Station blow

Saraji 26 Sep. 1917.

(١٢٤) Harris, op. cit., p. 330.

الخليج والهند[١٢٥] • ولم يتغير الحال كثيرا حتى بداية الستينات من القرن المذكور حيث كانت البصرة حتى عام **١٨٦٤** لاتزال تنتج حوالي **٣٣٠٠٠** طن من التمور كان يتم استهلاك نصفها محليا فيما يصدر النصف الثاني الى موانيء الخليج والهند وقليل منها الى بريطانيا[١٢٦] • وكثيرا ماكانت الآفات الزراعية واسراب الجراد والفيضانات المتكررة والرياح الشمالية الباردة وموجات الغبار تسبب هبوطا فجائيا في الانتاج وكان ذلك يؤدي الى تنافس المصدرين في شراء التمور ومن ثم ارتفاع الاسعار ، فعلى سبيل المثال مر بالبصرة في اوائل صيف **١٨٦٧** سرب جراد اتى على معظم ثمار النخيل قبل نضجها مما سبب نقصا هائلا في الحاصل ابان الموسم رافق ذلك ارتفاع في الاسعار بلغ حد الضعف قياسا الى معدلات السنوات الخمس الاخيرة ولم يدرك معظم المصدرين الاوربيين الذين امتهنوا تجارة التمور حديثا في البصرة طبيعة تلك التجارة وامكانية اسواقها المحدودة ، لذا فان معظم الصفقات التي عقدوها مع المنتجين لم تجد من يشتريها في اسواق الهند لذا بيعت بخسارة فادحة[١٢٧] وصار ذلك درسا للمحتكرين على توحيد كلمتهم لمواجهة المنتجين مستقبلا من جهة ولدراسة حاجة الاسواق الخارجية وامكانياتها من جهة اخرى وهي السياسة التي ظل يتبعها مصدرو التمور طيلة الفترة اللاحقة ، ولكن رغم حذرهم الشديد فانهم **كانوا** يضطرون احيانا الى الرضوخ لاسعار المنتجين العالية لاسيما في السنوات العجاف وذلك لارتباطهم المسبق بالعقود التجارية مع الاسواق الخارجية • ومن جهة اخرى اثرت موجة من الرياح الشمالية الباردة في عام **١٨٦٨** على طلع النخيل وبالتالي على حاصل التمور الذي صار معظمه حشفا ولم

---

(١٢٥) Ainsworth, op. cit., p. 110.
(١٢٦) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 256.
(١٢٧) Basra C.T.R., 1866-1867, p. 34.

تنتج البصرة في ذلك العام من التمور الصالحة سوى ٢٠٠٠٠ طن فقط[١٢٨] . كما ان انتاج عام ١٨٦٩ لم يزد على ٢٥٠٠٠ طن[١٢٩] . في حين اصبح الحاصل اقل من ذلك بكثير في عام ١٨٧٠[١٣٠] .

وفي الوقت الذي زاد فيه الطلب الاوربي على التمور بعد افتتاح قناة السويس وانتظمت الملاحة البخارية بين البصرة والموانيء الاوربية بادر فريق كبير من الملاك الى شتل فسائل جديدة للنخيل لمواجهة الطلبات المتزايدة في السنوات المقبلة ولكن ظل حاصل التمور في سبعينات القرن التاسع عشر كما كان من قبل متأرجحا بسبب العوائق الطبيعية التي اشرنا اليها قبل قليل .

وفي عام ١٨٧٩ وفي ابان موسم التمور بادرت السلطات العثمانية المحلية في البصرة الى منع تصديره الى الخارج بسبب قلة المنتجات الزراعية وبخاصة الحبوب في العراق في ذلك العام واستثنت من قرار المنع اولئك التجار المرتبطين بعقود سابقة وحددت لهم فترة خمسة عشر يوما فقط لتصدير تمورهم[١٣١] . وقد تم تصدير اول شحنة منها ضمن الفترة المسموحة بتاريخ ١٩ اب ١٨٧٩ الى لندن تتكون من ٣٠٠٠٠ صندوق[١٣٢] . ثم تتابعت الصفقات الاخرى حتى بلغت قيمة ما صدر من التمور خلال ذلك الموسم حوالي ٦٣٠٠٠ باون . اما في عامي ١٨٨٠و١٨٨١ فلم يصدر من البصرة من التمور سوى ما قيمته ٤٦١٧٨ باون و ٤٠٧١٤ باون على التوالي[١٣٣] بسبب استمرار النقص في انتاج الحبوب في

---

(١٢٨) Basra C.T.R., 1868-1869, p. 386.

(١٢٩) Basra C.T.R., 1869-1870, p. 297.

(١٣٠) Ibid, p. 297.

(١٣١) Diary, No. 21, 13 August 1879,

(١٣٢) Diary, Na. 21, 14 August, 1879

(١٣٣) Basra C.T.R., 1884, p. 1921.

عموم القطر ، اما عام ۱۸۸۲ فكان وافر الانتاج ويبدو ان الفسائل التي زرعت في سبعينات القرن التاسع عشر قد بدأت بالانتاج تباعا لان الزيادة كانت كبيرة ايضا في عام ۱۸۸۳ والسنوات اللاحقة(١٣٤) .

ومن الجدير بالذكر ان الشركات البريطانية (كري - مكنزى) ولنج و (موير تويدى) كانت تسيطر على معظم تجارة تصدير التمور(١٣٥) .

وفي عام ۱۸۸٦ عمدت السلطات العثمانية المحلية في البصرة مرة اخرى الى منع تصدير التمور الى الخارج بسبب ندرة الحبوب في القطر وبخاصة القمح نتيجة لانتشار الجراد في ذلك العام وقد ارسل والي البصرة كتابا الى نائب القنصل البريطاني فيها يطلب منه تعميم قراره على الشركات البريطانية العاملة في مجال تصدير التمور من البصرة(١٣٦) ، وهكذا نجد ان العوائق الطبيعية وتأرجح انتاج الحبوب كانت تؤثر على تجارة التمور بشكل مستمر ويبدو ان عام ۱۸۸۷ كان عاما متميزا في انتاج وتصدير التمور حيث انتجت البصرة حوالي (٦٠) الف طن منها ، قامت بتصدير ٤٤ الف طن منه الى الخارج ، ٢٠٠٠٠ طن بواسطة البواخر الى لندن والموانيء الاوربية والى الولايات المتحدة الامريكية و ٢٤٠٠٠ طن بواسطة السفن الشراعية الى موانيء الخليج وايران واستراليا والهند وكانت التمور المفضلة آنئذ في الاسواق الاوربية والامريكية هي الحلاوي بينما كان الزهدي هو المفضل في اسواق

---

(١٣٤) بلغت الكمية المصدرة ١١٨٦٨ طن . Ibid, 1921.

(١٣٥) Diary, No. 29, 8 Sep. 1886.
Basra C.T.R., 1884, p. 1920.

للاستزادة عن الشركات أنظر الفصل الثالث .

(١٣٦) الزوراء ، ١٢٨٤ ، ١٥ محرم ١٣٠٤هـ / تشرين الاول ١٨٨٦ .

الهند[١٣٧] اما الساير الذي صار اصطلاحا يطلق احيانا على سائر انواع التمور التجارية الاخرى غير الحلاوي والخضراوى والزهدي ـ فكان يصدر بكميات كبيرة الى بعض موانيء الخليج وشبه الجزيرة العربية والهند وحتى الاسواق الاوربية ايضا[١٣٨] ٠ وقد حاولت الشركات المصدرة للتمور كرى مكنزى ودربي اندروس وميور تويدى واصفر الاتفاق فيما بينها لفرض اسعارها على المنتجين في موسم عام ١٨٨٧ الا انها لم تفلح في مسعاها[١٣٩] ٠ ومن جهة اخرى عندما اطلعت الشركات الاجنبية بمرور الزمن على معد لاسعار التمور محليا واسعارها في الاسواق الخارجية وتمرست في التجارة بادرت الى تصدير التمور حتى بعد الموسم ، ففي شباط من عام ١٨٨٩ افلح فريق من المصدرين في ارسال كميات معتبرة من تمور الساير الى ميناء بومباي وكانت الصفقات مربحة حيث كان بالامكان شراء الكاره الواحدة من تمور الساير بحوالي عشرة باونات وعشرة شلنات في البصرة ليتم شحنها الى بومباي باجور قدرها باونين للكارة الواحدة لتباع هناك بسعر ثلاثة عشر باونا وستة شلنات وبذلك يتحقق لتجاره ربحا قدره ستة عشر شلنا في

---

(١٣٧) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(١٣٨) المركز الوطني للوثائق No, 51/16 168/34.
Date Desease 28/8/1916.

(١٣٩) Diary, No. 30, 5 Sep. 1887. & 6 Sep. 1887. & 19 Sep. 1887. & 19 Sep. 1887.

حددت الشركات مبلغ ٢٢٥ شامي للكارة الواحدة بالنسبة للحلاوي فيما طلب المنتجون ٢٥٠ شامي واضطرت الشركات في النهاية الى الرضوخ ٠ للتفاصيل عن النقود والموازين انظر الملحق (١٣ و١٤)٠

الكارة الواحدة[١٤٠] ونشطت تجارة التمور في الاعوام اللاحقة بصورة واضحة ففي عام ١٨٩٠ وصلت البصرة اعداد كبيرة من السفن والبواخر في الموسم فاقت كل الاعوام السابقة وقد ارتفعت اسعار التمور تبعا لذلك في بداية الموسم لدرجة حاول بعض المنتجين جني المحصول قبل نضجه بسبب الاسعار المغرية التي سادت السوق الا ان اسواق لندن رفضت استلام تلك الصفقات المبكرة غير الناضجة مما سببت خسارة فادحة للمصدرين الذين تعلموا درسا جديدا اخرا وحاولوا من الان فصاعدا تشديد قبضتهم على عملية اعداد التمور لاجل التصدير ورفضهم استلام التمور غير الناضجة او الرديئة في البصرة وهكذا نجد ان التجار الاوربيين الذين كانوا يجهلون طبيعة تجارة هذه المادة في سبعينات القرن التاسع عشر تمرسوا تدريجيا في تلك التجارة واحتكروها تماما بمرور الزمن، لاسيما بعد توسع تجارتها عالميا وازدياد نسبة الاراضي المزروعة بالنخيل في البصرة بحوالي ٢٥٪ وقد بلغت قيمة ما صدر من ميناء البصرة من التمور في عام ١٨٩٠ حوالي ٤٤٧٠٢٤ باون[١٤١] ، ولئن هبطت قيمة ما صدر منها في الاعوام الثلاثة اللاحقة قليلا حتى وصلت في عام ١٨٩٣ الى ٢٩٧٢٥٧ باون[١٤٢] الا انها ارتفعت بشكل حاد في عام ١٨٩٤

---

(١٤٠) Diary, No. 33, 3 Feb. 1889.

وردت في الاصل ان سعر الساير في البصر (١١٥) شامي للكارة واجور الشحن ١٢ روبية للطن الى بومباي وان قوصرة التمر تباع في بومباي بخمسة روبيات وقد تم التحويل على اساس الشامي يساوي عشرة قروش ذهبا والباون يساوي ١١٠ قروش ويساوي ١٥ روبية والكارة تحوي ٤٠ قوصرة وتساوي طنين ونصف . للاستزادة انظر ملحق النقود والموازين .

(١٤١) Basra C.T.R., 1890, p. 3.

(١٤٢) Basra C.T.R., 1893, p. 9.

ووصلت الى ١٠٧٨٦٩ باون[١٤٣] . اما سبب هبوط مبيعاتها في عام ١٨٩٣ فيعود الى تفشي مرض الكوليرا في البصرة واحجام شركة اصفر التجارية عن شرائها بناء على تعليمات وصلتها من الولايات المتحدة الامريكية لانها كانت المصدر الرئيس للتمور العراقية الى امريكا[١٤٤] ، لذا تكدست كميات كبيرة منها في الاسواق ومن ثم هبطت اسعارها[١٤٥]. وفي عام ١٨٩٤ كان المحصول وافرا جدا وحقق المصدرون الذين شحنوا صفقاتهم في وقت مبكر من الموسم فوائد جيدة ، ولكن ما ان تواردت الشحنات على اسواق لندن حتى غصت بها لاسيما بعد ان ارسلت اليها صفقات كبيرة كان المقرر لها ان ترسل الى مرسيليا ولكنها وجهت الى لندن بسبب الضريبة الجديدة التي فرضتها السلطات الفرنسية على التمور العراقية المخصصة للتقطير لذا هبطت اسعارها في اسواق لندن بنسبة ٢٥٪ وبيع بعضها باسعار تكاد لاتسد نفقات الشراء والشحن والنقل والتفريغ[١٤٦] . ومن جهة اخرى فرضت السلطات الامريكية رسوما جديدة في عام ١٨٩٤ على التمور الطازجة المستوردة من البصرة وهذه الضريبة هي الاخرى حددت الكميات المصدرة الى الولايات المتحدة الامريكية في السنين القادمة[١٤٧] . اما عام ١٨٩٥ فلم يكن كالذي قبله من حيث وفرة الانتاج ولكن رغم ذلك كان الانتاج يزيد على متطلبات السوق في البصرة ولاول مرة افلح المصدرون في فرض اسعارهم على المنتجين وبذلك حققوا فوائد كبيرة ، لذلك استعد المصدرون للموسم القادم وطلبوا من مجهزي

---

(١٤٣) Basra C.T.R., 1894, p. 9.

(١٤٤) Diary, No. 38, 27 Sep. 1893.

(١٤٥) Basra C.T.R., 1893, p. 4.

(١٤٦) Basra C.T.R., 1894, p. 6.

(١٤٧) Ibid.

صناديق التمور تزويدهم باعداد كبيرة منها[١٤٨] ، الا ان فيضانا هائلا حدث في العراق في عام ١٨٩٦ دمر مايزيد على مليوني نخلة في منطقة البصرة وحدها كما اضر بمحصول التمور لدرجة لم يبق منه اية كمية للتصدير[١٤٩] • وفي عام ١٨٩٧ صدرت البصرة ما قيمته ٣٠٨٢٩٣ باون من التمور[١٥٠] ، اما في عام ١٨٩٨ فانها صدرت ما قيمته ٢٧١٥٣٧ باون • اما سبب قلة الانتاج فيعود الى تضرر النخيل من جراء الفيضان المروع الذي حدث في العراق عام ١٨٩٦ ، وقد ارتفعت الاسعار في هذين العامين نتيجة اصرار المنتجين واتحادهم على عدم البيع دون الاسعار التي حددوها في بداية الموسم ، ولم يستطع المصدرون ثنيهم عن قرارهم بل رضخوا لاسعارهم لانهم كانوا مرتبطين بعقود مسبقة تلزمهم ارسال شحنات متفق عليها الى اسواق لندن في مواعيد معينة وهي الحقيقة التي كان يعلم بها المنتجون ، ومما شجعهم على التمسك بقرارهم محدودية الحاصل في هذين العامين ، لذا لم يحقق مصدرو التمور فوائد كبيرة في بداية الموسم ولكن تلك الارباح ازدادت ابان ندرة التين في ازمير وشحته في الاسواق الاوربية حيث ازداد الطلب على التمور[١٥١] • ورغم ان الشهرين الاولين من موسم عام ١٨٩٩ قد سادهما النشاط في حقل التصدير الى الهند واوربا الا ان ذلك النشاط لم يستمر طيلة العام ولم يصدر من البصرة سوى ما قيمته ٢٩٥٢٣٣ باون رغم وفرته في اسواق البصرة[١٥٢] •

---

(١٤٨) Basra C.T.R., 1895 p. 6.
(١٤٩) Zewemer, op. cit., p. 125.
(١٥٠) Basra C.T.R., 1898, p. 9.
(١٥١) Basra C.T.R., 1898, pp. 7, 9.
(١٥٢) Basra C.T.R., 1899, pp. 3, 8,

ومما يجدر ذكره ان تجارة التمور كانت تتصف بالمخاطرة لانها ظلت مرتبطة بصورة كبيرة بمحصول التين وباقي الفواكه المجففةفي انحاء اخرى من العالم ، ففي حالة عدم توفر التين بشكل كاف في الاسواق فان الاطفال الاوربيين والامريكان كانوا يقبلون على مضض التمور كبديل بها ولكنهم لايسألون عنها مطلقا في حالة توفر اي نوع اخر من الفواكه المجففة(١٥٣) .

وفي عام ١٩٠١ هبت الرياح الحارة الجافة على التمور قبل نضجها واحالتها حشفا وكان العام سيئا للغاية بالنسبة للمتعاطين في تجارتها(١٥٤)، واستمر الانتاج في عام ١٩٠٢ دون الحد الادنى لآمال المصدرين ، وفي الوقت الذي حقق فريق منهم فوائد ضئيلة في بداية الموسم خسر معظمهم خسارة فادحة بسبب تمسك المنتجين باسعارهم طيلة العام(١٥٥) ورغم ان الانتاج في عام ١٩٠٣ كان وافرا وبخاصة بالنسبة لتمور الحلاوي والساير الا ان المنتجين طلبوا اسعارا عالية في بداية الموسم(١٥٦) . واصروا عليها مما سبب الخسائر لطلائع المصدرين واصحاب البواخر ، اما الذين تريثوا هذه المرة فانهم استطاعوا شراء التمور باسعار تقل كثيرا(١٥٧) عن تلك التي سادت في بداية الموسم(١٥٨) . اما الموسم اللاحق فكان مخيبا للامال سواء بالنسبة للمنتجين او المصدرين لان الانتاج قل بنسبة

---

(١٥٣) Whigham, op. cit., pp. 130-131.

(١٥٤) Basra C.T.R., 1901, pp. 3-4.

(١٥٥) Basra C.T.R., 1902, p. 3.

(١٥٦) طلبوا ٤٠٠ شامي للكارة الواحدة أي حوالي ٥ر١٤ باونا للطن الواحد .

(١٥٧) وصلت الاسعار الى ١٨٠ شامي للكارة الواحدة اي حوالي ٥ر٦ باونا للطن الواحد .

(١٥٨) Basra C.T.R., 1903, pp. 3-4.

٣٠٪ عن العام الذي سبقه نتيجة استمرار هبوب الرياح الشمالية الشرقية طيلة فصل الصيف والتي اثرت بشكل واضح على الثمار ، وفي الوقت الذي انخفضت فيه الاسعار كثيرا في لندن نتيجة ما صدر اليها في اواخر موسم عام ١٩٠٣ فان اسعارها في البصرة ارتفعت في عام ١٩٠٤ ارتفاعا كبيرا لعدم وجود كميات او نوعيات جيدة لان معظمها قد تضرر بالرياح الجافة وبذلك لم يحقق المصدرون اية ارباح بل وخسر فريق منهم خسارة كبيرة وقد صدر في هذا العام ما قيمته ٣١٢٧٦٧ باون ارسلت ½ من هذه القيمة الى اسواق لندن وحوالي ٦٠٠٠ صندوق الى الولايات المتحدة الامريكية وقرابة ٤٠٠٠ صندوق ارسل من قبل المنتجين والتجار الوطنيين مباشرة الى روسيا كصفقة تجريبية وكانت التجربة ناجحة والارباح مشجعة اما الصادرات الى النمسا فكانت قليلة الربح(١٥٩) • وما ان حل عام ١٩٠٥ حتى وجد المصدرون بان حاصل تمور الحلاوي والخضراوي هو دون المتوقع في الوقت الذى كان محصول الساير وافرا جدا وبدأ الموسم باسعار منخفضة تقريبا بسبب اتحاد المصدرين ووقوفهم في وجه المنتجين الذين فشلوا في التصدي لمناوراتهم لان الشركات المصدرة قد تمرست في التجارة تماما ، ولكن ما ان قارب الموسم على نهايته حتى قدمت باخرة كبيرة لشراء التمور للاسواق الامريكية وادى قدومها الى ارتفاع الاسعار بصورة فجائية وقد اتفق المنتجون هذه المرة على عدم تخفيض الاسعار الجديدة التي حددوها وساعدهم على اصرارهم قلة الانتاج بصورة عامة وشحته في الاسواق في نهاية الموسم لذا لم يحقق المصدرون الفوائد المرجوة ، بل خسر فريق منهم(١٦٠) • ورغم ان الطلب الاوربي والامريكي قد ازداد على التمور العراقية في عام ١٩٠٦

---

(١٥٩) Basra C.T.R., 1904, pp. 3-4, 6.

(١٦٠) Basra C.T.R., 1905, p. 4.

الا ان الانتاج لم يكن كافيا لسد تلك الطلبات حيث قل بنسبة تتراوح بين ٢٥-٣٠٪ عن معدله وقد ارتفعت اسعار الحلاوي والخضراوي تبعا لذلك بشكل لم يسبق له مثيل وخسر المتعاقدون خسارة فادحة وباشر بعضهم بتصدير الساير الى اسواق لندن بدلا من الحلاوي والخضراوى وبذلك غصت اسواقها بتمور الساير في الوقت الذي لم يكن هناك طلب عليها ، لذا انخفضت اسعارها في لندن مثلما انخفضت كذلك في البصرة لارتباط السوقين[١٦١] . ومن جهة اخرى اثر البرد القارص الذي ساد البصرة طيلة شتاء ١٩٠٦-١٩٠٧ على حاصل التمور بل وعلى النخيل ايضا التي تضررت كثيرا لذا فان موسم ١٩٠٧ شهد منافسة عنيفة بين الشركات الامريكية والاوربية لشراء الحاصل في بداية الموسم واثرت تلك المنافسة على حالة السوق في لندن واضرت بها ، لان الاسواق الامريكية عادة تحتاج الى كميات كبيرة من تمور الحلاوي في وقت مبكر من الموسم لتستطيع تصريفها قبل وصول الفواكه المجففة الاخرى اليها ، لذا هي مضطرة الى دفع اعلى الاسعار في سبيل ضمان كميات منها لتصديرها في الوقت المناسب ، لهذا السبب فان اسعار التمور في البصرة كانت تنخفض دائما بعد مغادرة البواخر الامريكية المحملة بالتمور من البصرة ، هذا وقد تميز عام ١٩٠٧ بكثرة التصدير الى الولايات المتحدة الامريكية وبقلته الى بريطانيا وذلك لوجود كميات كبيرة منه في اسواقها من الموسم السابق كما ان الشحن الى الهند كان اقل من المعتاد ايضا[١٦٢] .

ومثلما شهدا عامي ١٩٠٦ و ١٩٠٧ البرد القارص قاسى صيف ١٩٠٨ من الحر اللافح والرياح الجنوبية الجافة ولاسيما في شهري

(١٦١) Basra C.T.R., 1906, pp. 4-5.

(١٦٢) Basra C.T.R., 1907, pp. 4-5

آب وايلول التي سببت سقوط التمور من عذوقها قبل نضجها ، وقـل الطلب عليها وانخفضت اسعارها[١٦٣] • ويبدو ان القيمة المصدرة منهـا خلال الاعوام ١٩٠٦ ـ ١٩١٣ حافظت نسبيا عـلى معـدلاتها التي زادت قليلا عن ٤٠٠٠٠٠ باون[١٦٤] ، ومن جهة اخرى شهد موسم عام ١٩٠٩ كسادا في سوق التمور في البصرة اضطر معه بعض المنتجين الى شحن تمورهم على نفقتهم الخاصة الى اسواق الهند لعدم استطاعتهم الحصـول على المشترين في البصرة ورغم ذلك ظلت كميات كبيرة منها مكدسة عـلى ارصفة ميناء البصرة ويبدو ان سبب كساد تجارتها في السنين الاخـيرة يعود الى اقبال الملاك على زراعة اراضيهم بفسائل النخيل لدرجة اصبح عددها حوالي عشرة ملايين نخلة وزاد الانتاج وفاق كثيرا حاجة الاسواق الخارجية ، لذا هبطت اسعارها وكسدت تجارتها[١٦٥] ، ورغم ان اسعار التمور غدت دون معدلاتها في السنين الاخيرة الا ان المصدرين لم يحققوا الارباح المرجوة وذلك لارتفاع اجور الشحن بنسبة ٢٠٪ تقريبا في عام ١٩١٠ قياسا الى الاعوام السابقة[١٦٦] ولم يكن حظ عام ١٩١١ باحسن من عام ١٩١٠ او الاعوام الاخرى السابقة وذلك لتفشي مرض الكوليرا في البصرة وهبوط اسعار التمور بشكل فجائي لاسيما بعد مغادرة اولـى البواخر المحملة بالتمور الى امريكا واستراليا[١٦٧] • ورغم ان الكميـة التي صدرت في عام ١٩١٢ من التمور كانت اقل من العام الذي سبقه الا ان قيمتها كان اكثر بقليل وذلك بسبب ارتفاع الاسعار وبخاصة تمـور

---

(١٦٣) Basra C.T.R., 1908, p. 6.

(١٦٤) انظر الملحق الخاص بتصدير التمور رقم (٥) •

(١٦٥) Basra, C.T.R., 1909, p. 7.

(١٦٦) Basra C.T.R., 1910, p. 7.

(١٦٧) Basra C.T.R., 1911, p. 6.

الساير وقد حقق المصدرون الى الاسواق الامريكية واسواق البحر المتوسط فوائد وصلت الى ٢٣ باونا وعشرة شلنات في كل ١٠٠٠ صندوق ، اما المصدرون الى بلغاريا فانهم خسروا خسارة فادحة بسبب ظروف البحار غير الآمنة آنئذ هناك[١٦٨] . اما عام ١٩١٣ فانه شهد لاول مرة تصدير فسائل النخيل الى الولايات المتحدة لغرض زرعها في منطقة كالفورنيا الجنوبية والى الهند لغرض زراعتها في اقليم البنجاب ، ورغم ان انتاج هذا العام كان دون معدله بمقدار ٢٥٪ الا ان قيمة ما صدر منه فاقت قيمة عام ١٩١٢[١٦٩] .

ويستنتج من بحث تجارة التمور ، ان هذا الفرع من التجارة الذي كان بيد التجار البصريين حتى ستينات القرن التاسع عشر ، يتاجرون به مع سائر موانيء الخليج والبحر الاحمر وشرق افريقيا والهند بواسطة السفن الشراعية التي كانت تصل ميناء البصرة في موسم التمر من كل عام من مسقط وزنجبار والهند وموانيء الخليج الاخرى لتتزود بما تحتاج اليه من تمور البصرة ، تحول الى يد كبار المصدرين البريطانيين ووكلاء الشركات التجارية ليتم تصديره بواسطة البواخر المحيطية الكبيرة الى الهند واوربا وامريكا واستراليا ، وقد تحكم هؤلاء الوكلاء في اسعاره ولم يتركوا اية فرصة للتجار المحليين ولارباب السفن الشراعية في منطقة الخليج للارتزاق .

ولو تمعنا في قائمة صادرات التمور[١٧٠] خلال فترة البحث لوجدنا بان قيمة ما صدر منها خلال عامي ١٨٩٤ و ١٨٩٥ فاق كل

---

(١٦٨) Basra C.T.R., 1912, p. 8.

(١٦٩) Basra C.T.R., 1913, p. 6.

(١٧٠) انظر الملحق عن صادرات التمور رقم — ٥ —

الاعوام وبلغت تلك القيمة أكثر من مليون باون استرليني وهو مبلغ كبير بالقياس الى حسابات تلك الايام[171] ولكن ذلك لم يستمر بسبب عدم قدرة المنتجين على تطوير الانتاج وفق اساليب تواكب العصر بدلا من الاستمرار في زراعة اراضي جديدة •

٣ ـ الصوف

كانت البصرة تتاجر بالصوف على نطاق ضيق قبل افتتاح قناة السويس وان كميات لابأس بها كانت تصدر الى اسواق فرنسا بواسطة التاجر ويبر Weber[172] بعد ان يتم استهلاك معظم الصوف في الصناعات المحلية ، ولم تتخذ اية خطوة في العراق للاستفادة من خامات الصوف رغم الاحساس المحلي بضرورة الاصلاح الذي ظهر واضحا منذ سبعينات القرن التاسع عشر على لسان بعض المحررين في جريدة الزوراء الذين كانوا يتحسرون على بيع الصوف باسعار بخسة الى المصدرين الاجانب وباتوا يطالبون بفتح الطرق وتشييد المخازن وتطوير المصانع للاستفادة من المنتجات والخامات المحلية الموجودة في القطر على غرار ما تفعله الاقطار الاوربية[173] ، ولو علمنا بان الزوراء قد اشركت عددا من المحررين العراقيين واستأنست بآراء التجار الوطنيين ، لاطلعنا على الصيحات المبكرة للاصلاح ، الا ان تكالب الشركات على خامات القطر حال دون ان ترى تلك المشاريع والمقترحات النور •

لقد صدر في عام ١٨٧٢ عن طريق البصرة حوالي ١٠٠٠٠ بالة

---

(١٧١) انظر اسعار بعض المواد الاستهلاكية في البصرة الملحق رقم ١١ و ١٢ •

(١٧٢) Diary, No. 4, 6 May 1865.

(١٧٣) الزوراء ، ٣١١ ، ١ ذي القعدة ١٢٨٩هـ ، كانون الاول ١٨٧٢ •

من الصوف الا ان ماصدر منه في عام ١٨٧٣ تناقص الى ٤٠٠٠ بالة بسبب قلة الامطار في القطر ومن ثم قلة العشب[١٧٤] • وقد استطاعت شركة لنج ان تتخصص في تجارة تصدير الصوف في بداية الامر وكانت تتعامل مع فريق من الوسطاء من تجار البصرة الذين كانوا يتوجهون لحسابها في مناسبات مختلفة الى عربستان من اجل شراء الصوف لها[١٧٥] ، بغية تجميعه في البصرة ومن ثم كبسه وتصغير حجمه بواسطة الالات الميكانيكية التي استوردت لذلك الغرض ، وذلك قبل اعدادها للتصدير الى الاسواق الخارجية[١٧٦] • ويبدو ان تجارة الصوف كانت مربحة وتجارها كانوا يحققون الفوائد المغرية لغاية عام ١٨٧٦ عندما هبطت اسعاره في اسواق اوربا بصورة فجائية بسبب وصول شحنات من الصوف الاسترالي اليها وقد نقصت مبيعات العراق من هذه المادة خلال عام ١٨٧٦ - ١٨٧٧ حوالي ٨٢٠٠٠ باون ولكن رغم ذلك النقص فقد تم تصدير ما قيمته ١٠٠٠٠٠ باون الى الخارج عن طريق ميناء البصرة • ويبدو ان الصوف الاسترالي بدأ بمنافسة الصوف العراقي لان اسعاره كانت تقل حوالي ٣٣٪ عن اسعار الصوف العراقي ولان المنتجين العراقيين لم يدركوا حقيقة حالة السوق والظروف الجديدة التي طرأت عليها ، لانهم اعتادوا على بيعه باسعار ثابتة منذ أمد طويل واصروا في بداية الامر على عدم بيع صوفهم ولو بقرش واحد اقل من الاسعار التي الفوها منذ سنين ويظهر بان الصوف العراقي كان يستخدم بشكل خاص في صناعة السجاد في مصانع فرنسا[١٧٧] ، ولكن في نهاية

(١٧٤) Baghdad C.T.R., 1873, p. 976

(١٧٥) الزوراء ، ٣١ جمادى الآخره ، ١٢٩٢هـ/١٨٧٥ •

(١٧٧) Geary, op. cit., Vol. I, 238-240; Baghdad C.T.R., 1877-1878, p. 1352.

الأمر اضطر المنتجون العراقيون الى الرضوخ للاسعار الجديدة وباتت الشركات الاجنبية بعد ذلك التاريخ تتحكم في اسعاره في العراق(١٧٨). وشهدت ثمانينات القرن الماضي تطورا ملموسا في اسعاره وتجارته وبلغ معدل مبيعاته سنويا خلال تلك الحقبة حوالي ربع مليون باون استرليني(١٧٩).

ورغم الكميات الكبيرة من الاصواف المصدرة الى الخارج الا أن مقادير اخرى منها كانت لاتزال تستهلك محليا من قبل الحرفيين العراقيين لصناعة الخيام وبعض انواع الملابس والبسط والاكياس(١٨٠). ومنذ عام ١٨٨٨ بدأت الشركات الامريكية باستيراد الصوف من العراق مباشرة واشترى وكلاؤها حوالي ٩٠٪ من كمية الصوف لاجل تصديرها الى الولايات المتحدة مباشرة عن طريق البصرة وحتى ال ١٠٪ الباقية تم شراؤها لصالح الشركات الامريكية ايضا بصورة غير مباشرة وادى ذلك الى ارتفاع اسعاره في العراق بنسبة ١٠٪ قياسا الى الاسعار التي سادت في السنوات السابقة ، ويبدو ان الولايات المتحدة الامريكية استوردت من العراق حوالي ١٥٫٠٠٠ بالة من الصوف في هذا العام وبشكل مباشر مقابل ٤٠٠٠ بالة استوردتها عن طريق الشركات البريطانية في العام الماضي(١٨١) وفي هذه الفترة كانت تجارة الصوف في اقليم عربستان مرتبطة تماما بتجارته في البصرة وكانت منطقة جنوب وجنوب غرب ايران تصدر سنويا حوالي ١٤٠٠ طن من الصوف الخام

---

(١٧٨) مجلة اليقين ، الجزء الاول ، السنة الثانية ، محرم ١٣٤٢ هجرية (الشركات التجارية) ص٦ .

(١٧٩) Basra C.T.R., 1887, p. 5.

(١٨٠) Basra, C.T.R., 1887, p. 2.

(١٨١) Basra C.T.R., 1887-1888, p. 2.

الى الخارج ، كان ½ هذه الكمية يرسل الى بومباي مباشرة والبقية الباقية كانت تشحن الى البصرة من اجل تنظيفها وخلطها بالانواع الجيدة من صوف بغداد واعدادها للتصدير الى اسواق امريكا وفرنسا وبريطانيا(١٨٢) من جهة اخرى كانت كميات الصوف المصدرة من جنوب ايران عن طريق بوشهر في عام ١٨٨٩ اكثر من معدلات السنوات السابقة حيث ارسلت بعض شحناته الى بومباي ولندن ونيويورك ومرسيليا ولكن غالبية الشحنات ارسلت الى البصرة(١٨٣) . وفي حزيران عام ١٨٩٠ كان هناك نشاط غير عادي في بيع وشراء الصوف في رأس الخليج العربي(١٨٤) . علما بان تجارته في المحمرة وعربستان كانت عموما بيد التجار البصريين الذين كانوا يجمعونه وينقلونه الى البصرة من اجل توحيده وخلطه بالانواع الجيدة ومن ثم كبسه وتصديره الى الخارج دفعة واحدة(١٨٥) . واستمرت هذه المادة تصدر الى البصرة من جنوب ايران بواسطة التجار الايرانيين المتعاقدين مع التجار البصريين وذلك لتوفر مراكز التنظيف والتحسين والكبس فيها(١٨٦) . ونتيجة لازدياد الطلب على الاصواف المصدرة من البصرة في اسواق بريطانيا اخذت

---

(١٨٢) (IOR) V/23/58 Sels India 259, Report on the trade of South Persia and Persian Gulf, 1888, p. 28.

(١٨٣) Ibid.

(١٨٤) جريدة البصرة ، العدد ٢٠ ، ٢٧ شوال ١٣٠٧هـ/حزيران ١٨٩٠م .

(١٨٥) Mohammerah, C.T.R., 1890, p.2.

(١٨٦) (IOR) V/23/61 India 293, Report on the Trade of Sout Persia and Persian Gulf, 1890, p. 20.

الشركات الاجنبية تتنافس في شرائها[١٨٧] ، ومن جهة اخرى كان هذا الفرع من التجارة يتأثر بمقادير الامطار وكميات العشب ، فالشتاء القارص البرد الذي ساد العراق في عام ١٨٩٨ قلل من الانتاج كثيرا لدرجة لم يفلح الذين يتعاطون تجارته في الحصول على الكميات المطلوبة، وظلت الولايات المتحدة الامريكية هي المستهلك الاكبر للصوف العربي الذي كان يستخدم في صناعة السجاد الا ان تعريفة كمركية جديدة صدرت في الولايات المتحدة في عام ١٨٩٨ تم بموجبها زيادة الرسوم على ما يستورد من الصوف العربي واعتبرته سلعة من الدرجة الاولى في حين اعتبرت الصوف العواسي والكردي من سلع الدرجة الثالثة ، وتلك التعريفة كانت من الاسباب التي حددت تصدير المادة الى الولايات المتحدة الامريكية[١٨٨] ، وفي عام ١٩٠٠ صدر من البصرة ما قيمته ٢٥٦٠٨٠ باون من الاصواف[١٨٩] ، ولكن التصدير قل في السنة اللاحقة بسبب الجفاف الذي ساد القطر بسبب قلة العشب حيث لم يصدر منها سوى ١٩٠٧٧٠ باون[١٩٠] ، وفي عام ١٩٠٢ تناقص التصدير وبلغ ١٧٣٩٣٤ باون[١٩١] ، واستمر الهبوط في التصدير في عام ١٩٠٣ وبلغ قيمته ١٣٨٢٨٨[١٩٢] باون ولكن في عام ١٩٠٤ صدر من البصرة ما قيمته ١٨٢٥٠٢ باون وحقق تجار الصوف فوائد جيدة قياسا الى الخسارة التي واجهوها خلال الاعوام الثلاثة الماضية[١٩٣] علما بان

---

(١٨٧) Basra CT.R., 1895, p. 6.
(١٨٨) Basra C.T.R., 1898, p. 8.
(١٨٩) Basra C.T.R., 1901, p. 4; Whigham, op. cit., p. 130.
(١٩٠) Basra, C.T.R., 1901, p. 4, 7.
(١٩١) Basra C.T.R., 1902, p. 8.
(١٩٢) Basra C.T.R., 1903 p. 8.
(١٩٣) Basra C.T.R., 1904, pp. 4, 6.

نصف هذه التجارة صارت تصدر الى بريطانيا •

وفي عام ١٩٠٥ زادت صادرات الاصواف الى امريكا وبريطانيا وفرنسا والمانيا وبلغت قيمتها ٢٤٣٦٩٦ باون ولم تكن زيادة القيمة بسبب زيادة الانتاج فحسب وانما لارتفاع اسعارها ايضا حيث ارتفع سعر البالة الواحدة حوالي ٥ شلنات ، ومما يجدر ذكره بان الصوف الذي كان يتم تجميعه في البصرة كان يأتي عادة من الكويت ومن منطقة العمارة ومن اقليم عربستان وقد عرف صوف الكويت بانه مشوب بالادران اما صوف العمارة فانه امتاز بالنظافة ، ونظرا للاقبال الكبير على الصوف العراقي في السنين الاخيرة صار يخلط هو الاخر بنسب عالية من المواد الغريبة للعمل على زيادة وزن البالة وعندها اشترطت الاسواق الاجنبية بانها سوف لن تستلم الشحنات التي تجدها مخلوطة بالمواد الشائبة[(١٩٤)] •
اما في عام ١٩٠٦ فقد تم تصدير حوالي ٣٩٧٢٦ بالة من الصوف بقيمة ٢٥٠٢٧٣ باون الى الخارج[(١٩٥)] • ومن جهة اخرى كسدت اسواق الصوف في الخارج في عام ١٩٠٧ وقل التصدير من البصرة تبعا لذلك ولم يصدر سوى ما قيمته ١٨٢٣٦٤ باون[(١٩٦)] وهبط التصدير مرة اخرى في عام ١٩٠٨ ولم يصدر سوى ما قيمته ١٢٣٣٦٨ باون[(١٩٧)] ، الا ان عام ١٩٠٩ شهد طلبا واسعا على الصوف العراقي وبخاصة من النمسا والمجر بالاضافة الى الطلب التقليدي في الاسواق الاخرى ، لذا ارتفعت قيمة الصادرات الى ٢٨٨٠٢٢ باون[(١٩٨)] ولكن التصدير تقلص

---

(١٩٤) Basra C.T.R., 1905, pp. 4, 10.
(١٩٥) Basra C.T.R., 1906, p. 12.
(١٩٦) Basra C.T.R., 1907, p. 12.
(١٩٧) Basra C.T.R., 1908, p. 13.
(١٩٨) Basra C.T.R, 1909. p. 16.

مرة اخرى في عامي ١٩١٠ و ١٩١١ بحيث اصبحت قيمة ما صدر من هذه المادة حوالي ٢٥٣٦٥١ باون و ٢٤٦٤٤٩ باون على التوالي(١٩٩) ، اما العامان اللاحقان فانهما سجلا تطورا ملحوظا في تصدير الصوف الى الخارج بسبب زيادة الطلب الاوربي وبخاصة الالماني هذه المرة ، وبلغت مبيعاته خلال عامي ١٩١٢ و ١٩١٣ حوالي ٣٠٣٠٣٠ باون(٢٠٠) و ٣١٠٧٤٤ باون على التوالي(٢٠١) .

يستخلص مما تقدم ان عددا غير قليل من الشركات الاجنبية قد اشتغلت في تجارة تصدير الصوف العراقي الى الاسواق الخارجية وتنافست على شرائه من المنطقة بغية تجميعه في البصرة التي صارت مركزا لتجارة الصوف في الخليج العربي وذلك لتوفر المياه الكافية لتنظيفه ومن ثم خلطه وكبسه واعداده للتصدير . ويبدو واضحا ان الصوف العربي كان يدخل في صناعة السجاد سواء في فرنسا او امريكا وظهر ان الاسواق التقليدية الاولى للصوف العراقي كانت فرنسا ثم نافستها في ستينات وسبعينات القرن التاسع عشر بريطانيا ، اما في الثمانينات والتسعينات من القرن الماضي ، فقد افلحت الشركات الامريكية في شراء حوالي ٩٠٪ من الصوف العربي من العراق ثم استطاعت بريطانيا استعادة مركزها في العقد الاول من القرن العشرين واستحوذت على ٥٠٪ من الصوف العراقي . ورغم ان منافسة حادة ظهرت لشراء الصوف من لدن كل من النمسا والمجر والمانيا ، الا ان تلك المنافسة ادت الى ارتفاع الاسعار وحرمت ارباب الحرف اليدوية المحلية من امكانية الحصول على الاصواف الرخيصة للاستمرار في اعمالهم واضطر فريق منهم الى تصفية

---

(١٩٩) Basra C.T.R., 1910, p. 14. & 1911, p. 13.

(٢٠٠) Basra C.T.R., 1912, p. 15

(٢٠١) Basra C.T.R., 1913, p. 17.

مشاريعه وذلك لعدم استطاعته منافسة المنسوجات الصوفية التي اخذت تتوارد الى القطر(٢٠٢) .

٤ ـ الخيل

كان الشيوخ في شمال ووسط شبه الجزيرة العربية يمتلكون اعدادا متباينة من الخيل وكانوا يتفاخرون باصالة ما في حوزتهم منها(٢٠٣)، الا ان التصدير الى خارج الجزيرة العربية كان يقتصر بصفة رئيسة على منطقة القصيم الوسطى وبخاصة اسواق العنيزة وبريدة الشهيرتين فاسواق عنيزة كانت تمون بالخيل من عشائر قحطان واسواق بريدة من عشيرة المطير . اما سواحل شبه الجزيرة العربية الشرقية ابتداء من الكويت وانتهاء بعمان فانها كانت تفتقر الى الخيل وتمون عادة من داخل شبه الجزيرة العربية او عن طريق البصرة التي اشتهرت اسواقها بالخيل التي كانت تأتيها من الحلة والديوانية او من عشائر بني لام القاطنة على الضفاف الشرقية لنهر دجلة(٢٠٤) ، ورغم ان الخيل العراقية لم تكن تماثل الخيل النجدية في اصالتها(٢٠٥) ، الا انها كانت مرغوبة ايضا في موانيء الخليج واسواق بومباي تلك الاسواق التي اعتبرت منذ اواخر

---

(٢٠٢) يمكن متابعة نتائج هذه الظاهرة فى كتاب الدكتور محمد سلمان حسن ، التطور الاقتصادي في العراق .

(٢٠٣) منتشاشفلي ، الانتداب ، ورقة ١٣ .

(٢٠٤) Lorimer, 2, p. 2335.

(٢٠٥) الحصان العربي ينقسم الى ثلاثة اقسام :

١ ـ اصيل ، معروف الاب والام .

٢ ـ فصيل ، وهو الذي انفصل عن أبيه اى كانت أمه اصيلة وابو ليس بالاصل .

٣ ـ وصيل ، وهو الذي اتصل بابيه وانفصل عن امه كأن يكون أبوه اصيلا وأمه ليست بالاصيلة .

سليمان الدخيل ، تحفة الالباء ، ص٣٢ .

القرن الثامن عشر من اكبر واشهر اسواق العالم للخيل العربية • فخلال عدة اشهر من كل عام كانت الخيل تترى على الهند وبخاصة بومباي وكان معدل ما يشحن اليها سنويا من البصرة يتراوح بين ٢٠٠٠-٣٠٠٠ حصان ، بعضها من اجل التكثير واعادة التصدير وبعضا الاخر لسد حاجة حكومة الهند وقواتها المسلحة •

ويبدو ان تجار الخيل (الحصّانة)(٢٠٦) كانوا يمارسون نشاطهم التجاري في طول وعرض البلاد من العراق الى شبه الجزيرة العربية لشراء الخيل الاصيلة وبات من المتوقع بالنسبة لهواة وتجار الخيل ان يروا حصانا اصيلا في اسطبل الخيل في بونا Poona في الهند كانوا قد شاهدوه قبل عام او عامين في الشامية مثلا او في صحراء الجزيرة لاسيما في يوم افتتاح الموسم الذي كان بمثابة مهرجان لانتقاء افضل الخيل ، واعتاد آل سعود وآل رشيد ارسال اعداد معتبرة من خيلهم برفقة عبيدهم الى الهند في تلك المناسبة ، ومن الجدير بالذكر ان سوق الخيل في بومباي كان يديره ستة دلالين على الاغلب كانوا يتقاسمون العمل ، كما ان كل (حصّان) كان عليه ان يرعى خيله ويهتم بنظافتها ويعد لها العلف يوميا في اسطبل الخيل في بومباي الذي كان يملكه احد التجار الهنود وذلك ريثما تتم صفقة البيع ، وعند اتمامها كان يدفع عمولة محدودة الى صاحب الاسطبل مثلما كان على المشتري ان يدفع عمولة مماثلة • ومما هو معلوم ان نجد كانت مصدر معظم الخيل المصدرة الى الهند مباشرة او عن طريق البصرة حيث كان تجارها بالاضافة الى ذلك يمارسون نشاطهم في جمع الخيل بين الزبير والبصرة وسوق الشيوخ والحلة

---

(٢٠٦) سماهم تويدي Tweedie (الجمباز) اي المراوغين ، فيما اقترح الدكتور ابراهيم السامرائي تسميتهم (الحصانة) لوجود اسر عراقية مارست تجارة الخيل واشتهرت بهذا اللقب •

وبغداد ودير الزور وتدمر وربما امتد ذلك النشاط الى حلب ودمشق من جهة والى اطراف كركوك والموصل واورفا من جهة اخـرى(٢٠٧) اما تجار الخيل في الكويت فانهم كانوا يتفاخرون بانهم لايتعاطون سوى تجارة الخيل العربية الاصيلة الا ان ذلك كان محض ادعاء لانهـم كثيرا ما توجهوا الى البصرة لشراء الخيل المستولدة فـي العـراق الى جـانب اشتغالهم في تجارة الخيل العربية شأنهمشأن الاخرين من الحصانة(٢٠٨) ومما يثير العجب حقا في تجارة الخيل ان عددا كبيرا من تجاره ووسطائه كانوا ينتشرون في طول وعرض شبه الجزيرة العربية بمجـرد انتهـاء الموسم في الهند ، باحثين من جديد في كل مضرب من مضارب البدو في الصحراء الحارقة عن الخيل الاصيلة استعدادا للموسم القادم وبعد جمعهم لها كانوا يتوجهون بها برا الى البصرة حيث السـوق الاوليـة لتجـارته فبعض تجاره ووسطائه وامام منظر تلاطم امواج الشط الغاضب كان يفضل بيع ما في حوزته منها على تجار اخرين مغامرين وهكذا كانت تتوحـد عملية الصفقات لصالح اولئك «البدناء» من (الحصانة)(٢٠٩) الذين كانوا يدخنون الغليون وهم نصف نيام على أرائك مقاهي البصرة مستعرضـين جمال ورشاقة ما يمر امامهم من الخيل يوميا بعيون رغم انها كانت نصف

---

(٢٠٧) W. Tweedie, The Arabian Horse, his Country and People, Beirut pp. 299-300.

كان المؤلف قنصلا بريطانيا في بغداد في ثمانينات القرن التاسععشر والف كتابه بعد اتصالات مستمرة بشيوخ العشائر المالكين للخيل الاصيلة وبعد ان اطلع عن كثب على تجارة الخيل فى بغداد وشاهد عمليات البيع فى بومباي وكتابه فريد في بابه شيق للغاية .

(٢٠٨) الزوراء ، ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الاخرى ١٢٨٨هـ .

(٢٠٩) Tweedie, op. cit., pp. 300-301.

مغمضة لكنها فاحصة لا تخطىء ريثما ينتقون الخيل الملائمة للتصدير • فبعضهم كان يفضل شراء مهرة بمئة باون لانه يستطيع بيعها في بومباي بضعف ثمنها دون ان يبذل في رفقتها جهدا او ينفق في اطعامها مالا او يدفع عنها اجورا في حين كان البعض الاخر يفضل شراء خمسة الى عشرة رؤوس من الخيل بنفس الثمن علما بان اجور شحن الحصان الواحد من البصرة الى بومباي كان ثلاثة باونات بالاضافة الى دفع باونين عن كل حصان الى صاحب الاسطبل في بومباي حتى تتم صفقة البيع[٢١٠] واذا صادف وتأخر البيع عن الموسم فان الاسعار كانت تهبط الى النصف ويخسر عندها التجار خسارة فادحة وقد تموت الخيل في الاسطبل لسوء التغذية او لتفشي الامراض بينها[٢١١] • وكثيرا ما رجع فريق من التجار «بخفي حنين» بعد مغامرة شاقة في عرض البحار وربما اضطر بعضهم الى الاستدانة من تجار الهند المسلمين اجور عودته[٢١٢] اما اذا حالفه الحظ فانه يعود محملا بنفائس الهند ليقوم ببيعها في البصرة باضعاف اثمانها • وهكذا استمرت هذه التجارة بين الربح والخسارة طيلة فترة البحث كما سنطلع على ذلك •

في اوائل القرن التاسع عشر ذكر السائح كنير Kinneir بان البصرة اصبحت في السنين الاخيرة مستودعا عظيما للخيل التي تجلب اليها من كل ارجاء الجزيرة العربية[٢١٣] • بالاضافة الى ما كان يأتيها

---

(٢١٠) Ibid, p. 301.

(٢١١) Basra C.T.R., 1905, p. 4.

(٢١٢) جريدة البصرة العدد ٣٦ ، ٢١ صفر ١٣٠٨هـ/تشرين الاول ١٨٩٠

(٢١٣) John Meacdonald Kinneir, Journey Trough Asia Minor, 1813-1814, London, 1818, pp. 507-508.

من بغداد والصحراء الشامية ليتم تصديرها الى الهند[٢١٤] . واشار السائح ولستد Wellested في عام ١٨٣١ بان البصرة تزود الهند بالخيل التي تأتيها من نجد[٢١٥] . وقال انسورث في عام ١٨٣٦ بان البصرة صدرت الى الهند حوالي ٢٥٠٠ رأس من الخيل[٢١٦] واستمرت البصرة محتفظة بمركزها في تجارة الخيل في رأس الخليج العربي طيلة النصف الاول من القرن التاسع عشر وفي منتصف ستينات القرن المذكور صدر قرار من الدولة العثمانية منع بمقتضاه تصدير الخيل العربية الاصيلة من البصرة لسببين اولهما في اعتقادها هو الحفاظ على تلك الانواع من الانقراض نتيجة امتصاص اسواق الهند لها في كل عام وثانيهما لتزويد الجيش العثماني بما يحتاج اليه من خيل[٢١٧] . الا ان السلطات العثمانية المحلية في البصرة لم تدرك حقيقتين اولاهما ان مربي الخيل في شبه الجزيرة العربية كانوا اكثر حرصا في الحفاظ على مصدر رزقهم المستمر فكانوا لايضحون ابدا بالخيل الاصيلة ولا يصدرون سوى المستولد الفائض منها وثانيتهما النتائج الخاطئة التي توقعتها السلطات في البصرة من وراء ذلك القرار ظنا منها بان الخيل ستتوفر في الاسواق ومن ثم تخفض اسعارها ويسهل للجيش شرائها[٢١٨] الا ان ذلك لم يحدث وانما بادر (الحصانة) الى تهريب خيلهم الى المحمرة ليتم شحنها من هناك الى بومباي ، وبذلك خسرت الخزينة العثمانية الرسوم التي

---

(٢١٤) بصرة ولايتي سالنامه سي دفعه ٢ سنة ١٣٠٩هـ ص٧٣.

(٢١٥) Wellested, op. cit., Vol., I, p. 145.

(٢١٦) Ainsworth, op. cit., p. 110.

(٢١٧) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259.

(٢١٨) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259.

كانت تفرض سنويا على ما كان يصدر من الخيل عن طريق كمارك البصرة وتلك الرسوم لم تكن قليلة باي حال[219] . وقبيل عام ١٨٦٦ توقف التهريب من البصرة لا بسبب الاذعان لقرارات السلطة العثمانية فيها او لاتخاذ خطوات جدية لمنع التهريب وانما لرخص اثمان الخيل في اسواق بومباي بسبب استيراد اعداد كبيرة من الخيل الاسترالية الرخيصة اليها وبذلك امتنع (الحصانة) البصريون من المجازفة في ارسال خيلهم الى تلك الاسواق الكاسدة وادركت السلطات العثمانيةذلك فاصدرت قرارات برفع الحظر في اذار ١٨٦٧[220] وظهر تأثير القرار في الموسم اللاحق عندما استأنفت عملية تصدير الخيل كالمعتاد من البصرة الى بومباي الا ان قيمة المصدر من الخيل لم تتجاوز ٢٧٦٠ باون بسبب استمرار استيراد الخيل الاسترالية ولكن في عام ١٨٦٩ يبدو ان تجار الخيل في بومباي ادركوا مزايا الخيل العربية المستوردة من البصرة فعاودوا التجارة ثانية وصدر من البصرة ما قيمته ٢٨٤٢١ باون من الخيل زاد في عام ١٨٧٠ الى ٣٩٤٢٧ باون[221] وكان عدد غير قليل من التجار الوطنيين يستثمرون اموالهم في تجارة الخيل بالاضافة الى فروع تجارتهم الاخرى عن طريق جمعها من العشائر في اطراف بغداد لتصديرها من البصرة الى الهند[222] كما ان البواخر البريطانية كانت تشتري الخيل العربية من البصرة لتنقلها مباشرة الى لندن[223] وفي هذه الفترة كان

---

(٢١٩) يمكن ملاحظة ذلك في سياق البحث .

(٢٢٠) Basra C.T.R., 1866-1867, p. 35.

(٢٢١) Basra C.T.R., 1869-1870, p. 297.

(٢٢٢) بيت ساسون وبيت الخضيري

Diary, No. 7, 11 Sep. 1869.

(٢٢٣) Diary, No. 8, 25, June, 1870.

(الحصانة) الكويتيون يقدمون الى البصرة بحثا عن الخيل وبعضهم كان يتوغل في اعالي القطر لشراء ما يتوفر منها وبخاصة في بغداد من اجل تصديرها الى بومباي[٢٢٤] وفي شباط ١٨٧٥ فرضت السلطات العثمانية في البصرة رسما مقداره خمس ليرات عثمانية (اربعة باونات وعشرة شلنات) على كل رأس من الخيل يصدر الى الخارج ثم اصدرت قرارا آخرا منعت فيه تصديرها الى الخارج منعا باتا[٢٢٥] . ولكن رغم القرار الاخير فان (الحصانة) استمروا في تهريب خيلهم الى المحمرة برا ليتم شحنها من هناك الى الهند ، لذا اضطرت السلطات الى تشديد قرار المنع واصدرت امرا بمصادرة الخيل المعدة للتهريب وقد ارسلت التعليمات الى قنصلي الدولة العثمانية في (بومباي) و (بوشهر) بضرورة التحري عن الخيل المهربة اليها عن طريق البصرة وطلبت منهما تقديم كشف باعدادها واسماء الاشخاص المتاجرين بها او من لهم علاقة بتصديرها ليتسنى للسلطات فرض غرامة على اصحابها بنسبة تتراوح بين (٥٠ـ١٠٠ ليرة عثمانية) (٤٥ـ٩٠ باونا) الذين يثبت عليهم بانهم هربوا حصانا واحدا الى الخارج[٢٢٦] الا أن هذه القرارات الشديدة والحريصة كان ينقصها عادة المتابعة والحزم والتنفيذ ، لذا استمرت تجارة التهريب كما كانت وبدون توقف[٢٢٧] . ويبدو ان تجارة الخيل في حالة محالفة الحظ لتجارها كانت مربحة جدا حيث ان الحصان الذي كان بالامكان شرائه في البصرة بمبلغ يتراوح بين ١٠ـ٢٠ باونا كان يباع في بومباي

---

(٢٢٤) الزوراء العدد ١٧٧ ، ٢٤ جمادى الاخر ١٢٨٨هـ/ايلول ١٨٧١ .

(٢٢٥) فوك ، عرابستان ، ص ١٤٨ .

(٢٢٦) الزوراء ، ٥٠٩ ، ذي الحجة ١٩٢١هـ/شباط ١٨٧٥ .

(٢٢٧) Baghdad C.T.R., 1875, p. 1005.

بمبلغ يتراوح بين ٦٠-٧٠ باونا وحتى لو اضفنا الى سعره اجور الشحن البالغة ثلاثة باونات عن كل رأس ومصاريف الاصطبل والاقامة والدلالية وجعلناها مساوية لمبلغ شرائه لكان الربح مضاعفا ايضا • ويعلق السائح جيري الذي مر بالعراق في عام **١٨٧٨** قائلا بان الدولة العثمانية فرضت حظرا على تصدير الخيل من البصرة منذ عدة سنين ولكن يمكن اعتبار الحظر مجرد حبر على ورق لان الخيل لاتزال تهرب عبر الحدود الايرانية الى المحمرة لتشحن من هناك الى بومباي[٢٢٨] • وتذكر السائحة آن بلنت An Blunt في عام **١٨٧٨** بان الخيل رخيصة في بغداد واطرافها فالحصان العادي يمكن شرائه بعشرة باونات[٢٢٩] •

وفي ثمانينات القرن التاسع عشر كان قرار الحظر لايزال ساري المفعول الا ان اعدادا كبيرة من الخيل كانت لاتزال تجلب من ولاية بغداد واطرافها الى البصرة ليجري تهريبها عبر الحدود الى المحمرة ومنها الى بومباي وان مجموع ما هرب منها في عامي **١٨٨٣** و **١٨٨٤** كان **١٧٢١** و **١٦٢٩** حصان على التوالي[٢٣٠] ، وفي عام **١٨٨٥** تلقت السلطات العثمانية في البصرة معلومات من القنصل العثماني في بومباي بان اعدادا كبيرة من الخيل لاتزال تتوارد على الهند عن طريق المحمرة رغم استمرار قرار الحظر في البصرة وطالبت السلطات منها بضرورة المراقبة الشديدة ومصادرة الخيل المعدة للتهريب[٢٣١] • ولكن رغم

---

(٢٢٨) Geary, op. cit., Vol. I, pp. 242-243.

(٢٢٩) An Blunt, op. cit., Vol. I, pp. 207-209.

(٢٣٠) Basra C.T.R., 1884, p. 1919.

(٢٣١) الزوراء ، العدد ١٢٢١ ، ١٩ شعبان ١٣٠٢هـ ،مايس١٨٨٥ •

هذا التحذير ورغم استمرار قرار الحظر في عام ١٨٨٧ نجد بان الخيل كانت لاتزال تجلب من الجزيرة العربية الى البصرة ليتم تهريبها عبر الحدود برا الى المحمرة وبلغ عدد المهرب منها في ذلك العام ٢٥٠٠ حصان وبنسبة تزيد حوالي ٢٥٪ عن السنة التي سبقتها[٢٣٢] ، وفي عام ١٨٨٨ تراجعت السلطة العثمانية قليلا عن قراراتها لانها خصت بالمنع الاناث من الخيل الاصيلة وسمحت لتصدير الخيل الاخرى ، وفي عام ١٨٩٠ كان معدل ما صدر من الخيل الى الهند كمعدل السنين السابقة الا ان نوعيتها ام تكن جيدة لا لسبب قرار المنع وانما نتيجة الجفاف الشديد الذي سبب قلة العشب في الجزيرة العربية في ذلك العام[٢٣٣] وقد صدر لغاية تشرين الاول من عام ١٨٩٠ من البصرة حوالي ٥٠٠ حصان هجين، ولم يكن يتوقع لتجاره الربح لانهم خسروا في العام الذي سبقه خسارة فادحة حيث انهم لم يحصلوا حتى على اثمانها ومصاريف نقلها لدرجة استدان بعضهم من مسلمي الهند مصاريف العودة الى البصرة[٢٣٤] ، وكانت معظم الشركات الملاحية العاملة بين البصرة والهند تشتغل بتجارة الخيل ففي كانون الاول ١٨٩١ نقلت الباخرتان (حسينية) التابعة للشركة الايرانية للملاحة و (كلوة) التابعة لشركة مكنزى مجموعة من الخيل الى بومباي من ميناء البصرة[٢٣٥] . التي كانت تجمع من اطراف بغداد وتكريت[٢٣٦] . ولم تكن قيمة ما يصدر منها ثابتة في كل الاعوام ففي

---

(٢٣٢) Basra C.T.R., 1887, p. 2.

(٢٣٣) Basra C.T.R., 1980, p. 2.

(٢٣٤) جريدة البصرة ، العدد ٣٦ ، ٢١ صفر ، ١٣٠٨هـ/تشرين الاول ١٨٩٠ .

(٢٣٥)جريدة البصرة ، ٩٦ ، ١١ جمادى الاول ١٣٠٩هـ / كانون الاول ١٨٩١ .

(٢٣٦) بدج ، رحلات الى العراق ، ج١ ، ص١٤ .

عام ١٨٩٤ تقلصت صادراتها من البصرة لايسبب ركـود تجارتهـا وانما لقلتها في شبه الجزيرة العربية[٢٣٧] ، في حين زادت القيمة فـي عـام ١٨٩٥ زيادة واضحة[٢٣٨] ، وبسبب تلك الزيادة كان انخفاض صادرات الخيل الايرانية من ميناء بوشهر الى بومباي[٢٣٩] ، وفي عام ١٨٩٦ قل التصدير من البصرة مرة اخرى بسبب ارتفاع اسعار العلف في بومباي ولانتشار وباء الطاعون الدملي فيها كما ان عدد المصدر منها من مينـــاء بوشهر قد انخفض في هذا العام ايضا وبـلـغ عشرة فقط[٢٤٠] امــا سبب انخفاض التصدير في البصـرة في عـام ١٨٩٧ فيعـود الى شـراء السلطات العثمانية لعدد منها في البصرة للاغراض العسكرية[٢٤١] . وفي عام ١٨٩٨ صدرت قرارات جديدة بشأن تجارة الخيل تـم بموجبها الغاء الحظر المفروض على تصديرها من مختلف ارجاء الامبراطورية العثمانية واستبدل برسم كمركي قدره خمس ليرات (اربعة باونات وعشرة شلنات) مع استمرار الحظر على الخيل العربية الاصيلة[٢٤٢] ولكن (الحصّانة) اعتبروا هذه القرارات بمثابة المنع واستمروا في تهريب خيلهم الى المحمرة بغية تصديرها من هناك لان شيخها لا يتقاضى سوى ٥٪ من قيمـــة

---

(٢٣٧) Basra CT.R., 1894, p. 7.

(٢٣٨) Basra C.T.R., 1895, p. 6, p. 9.

(٢٣٩) (IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the Trade and Commerce of the Consular district of Bushire for the year 1895, p. 18.

(٢٤٠) (IOR) V/23/73 Sels. India 359, Report on the the Trade etc. of Bushire for year 1896, p. 20.

(٢٤١) Basra C.T.R., 1989, P. 9.

(٢٤٢) الزوراء ، العدد ، ١٨١١ ، ١ ذي الحجة ، ١٣١٦هـ/١٨٩٨ .

الحصان كتعريفة كمركية مقابل سماحه بتصديرها من الميناء[٢٤٣] .

وفي عام ١٩٠٠ توقفت تماما تجارة الخيل المباشرة بين البصرة والهند نتيجة الرسوم العالية التي استمرت تفرضها الدولة العثمانية على ما يصدر منها من البصرة[٢٤٤] ولكن مقابل ذلك ازدادت صادراتها من المحمرة وعلى حساب كمارك البصرة نتيجة تزايد التهريب اليها وبلغت قيمة ما صدر منها في عام ١٩٠٠ حوالي ٤٥٥٨٠ باون[٢٤٥] . واستمرت التوقف في البصرة والتزايد في المحمرة في عام ١٩٠١[٢٤٦] . وفي عام ١٩٠٢ اضطرت السلطات العثمانية الى الغاء الضريبة الاضافية البالغة خمس ليرات على الرأس الواحد من الخيل المصدرة من البصرة وعندها استأنفت عملية التصدير من ميناء البصرة مرة اخرى بدلا من تهريبها الى المحمرة ، وصدر منها في هذا العام حوالي ٩٤٥ حصان بسعر ستة باونات للواحد منه[٢٤٧] ، وفي عام ١٩٠٣ حدثت زيادة معتبرة في عدد الخيل المصدرة من البصرة وذلك بسبب ارتفاع اسعارها في اسواق بومباي وقد صدر منها حوالي ٣٨٤٥ حصان بسعر ١٢ باونا للحصان الواحد[٢٤٨] ، ولكن هذه الخيل كانت من الأنواع العادية جدا ، لذا لم تجد من يشتريها ، مما ادى الى تقليص التصدير في عام ١٩٠٤ وارسال انواع جيدة منها سعر الواحد منها عشرون باونا ولكن تجاره لم يحققوا الارباح

---

(٢٤٣) Basra C.T.R., 1899, p. 4.

(٢٤٤) Basra C. T. R., 1901, p. 7.

(٢٤٥) (IOR) Admin. Reports Sels. India, 385, Report on the Trade and Commerce of Mehammerah and the Karun River for year 1900, p. 89.

(٢٤٦) Basra C.T.R., 1901, p. 7.

(٢٤٧) Basra C.T.R., 1902, p. 4.

(٢٤٨) Basra C.T.R., 1903, pp. 4, 8.

المطلوبة بل خسر فريق منهم نتيجة وجود اعداد كبيرة منها في اسواق بومباي من بقايا السنين الماضية(٢٤٩) . ومما زاد الوضع سوء في عام ١٩٠٥ انتشار مرض (الرعام) بين الخيل في بومباي مما ادى الى موت عدد يتراوح ٣٠٠-٥٠٠ حصان ، ونتيجة لذلك خسر (الحصّانة) في هذا العام ايضا خسارة فادحة ، علما بانهم ارسلوا نوعيات جيدة كان معدل سعر شراء الحصان الواحد منه في البصرة ٢٢ باونا(٢٥٠) . وفي الوقت الذي ارتفع فيه سعر الحصان في عام ١٩٠٦ في البصرة وبلغ ٢٥ باونا نجد ان (الحصّانة) ولمدة ثلاث سنوات متلاحقة يتحملون خسارة كبيرة بسبب عودة اسواق بومباي الى استيراد الخيل الاسترالية باعداد كبيرة(٢٥١) .

وفي عام ١٩٠٧ ظل سعر الحصان في البصرة يساوي ٢٥ باونا الا ان تجاره حققوا ارباحا لا بأس بها في بداية الموسم ولكن في اواخر الموسم كسد السوق من جديد وقل الطلب على الخيل المصدرة من البصرة ، بل وظل حوالي ٧٠٠ حصان غير مباع في اضطبلات بومباي(٢٥٢) ولكن رغم ذلك كان موسم عام ١٩٠٨ مربحا بالنسبة لتجار الخيل(٢٥٣) . ويلاحظ ان سعر الحصان الواحد استقر طيلة الاعوام ١٩٠٦ - ١٩١٣ على مبلغ ٢٥ باونا وغدت تجارته خلال الاعوام ١٩٠٩ - ١٩١٣ مربحة بصورة عامة رغم الحظر الذي فرض مجددا على تصديرها في عام ١٩١١ بسبب الحرب وحاجة الدولة للخيل(٢٥٤) لان

---

(٢٤٩) Basra C.T.R., 1904, pp. 4, 6.

(٢٥٠) Basra C.T.R., 1905, pp. 4, 10.

(٢٥١) Basra C.T.R., 1906, p. 5.

(٢٥٢) Basra C.T.R., 1907, p. 5.

(٢٥٣) Basra C.T.R., 1908, pp. 6-7.

(٢٥٤) Basra C.T.R., 1912, p. 9 & 1913, pp. 9, 16.

التهريب استمر الى المحمرة او من الزبير الى الكويت لاجل تصديرها من ذينك الميناءين الى الخارج ، ويتضح من بحث تجارة الخيل انالبصرة قد تزعمت موانيء الخليج في هذا الفرع من التجارة وغدت هي الموزع الرئيس لها على موانيء الخليج ، والممون غير المباشر لاسواق بومباي •

وظهر فيها طائفة من التجار المعروفين المتمرسين ، كما ان(الحصانة) والوسطاء كان ينتهي بهم المطاف في اسواق البصرة • ولئن حظر تصدير الخيل في بعض السنين فان تهريبها استمر • وقد سبب الاجراء خسارة فادحة لخزينة الدولة العثمانية واغناء لكمارك المحمرة ، كما ان اسعار الخيل التي كانت واطئة حتى اواخر القرن التاسع عشر ارتفعت نسبيا في بداية القرن العشرين ، ولكنها مع ذلك كانت رخيصة قياسا الى اسعارها في اسواق بومباي •

٥ ـ عرق السوس

ورد اول ذكر لتجارة عرق السوس في العراق في عام **١٨٨٧** في **يوميات زفوبودا** عندما اشار بان احد التجار الفرنسيين يعمل الان في تصدير هذه المادة[٢٥٥] • ويبدو انه كان يصدر ما يحصل عليه الى فرنسا لاستخدامه في صناعة العقاقير الطبية ، وفي عام **١٨٨٨** جرت عدة محاولات تحري من قبل شركات امريكية وبريطانية لمسح المناطق التي توجد فيها هذه الجذور ومقاديرها والامكانات المحلية في اعدادها من اجل التصدير[٢٥٦] • ويبدو ان الشركات تأكدت من وجود كميات لابأس بها من تلك المادة على ضفاف الرافدين بحيث تضمن الربح ، لذا باشرت بعملية الشراء والتصدير وبلغت قيمة ما صدر منها في عام **١٨٨٩** مبلغ **١٨٠٣** باون[٢٥٧] • زادت في عام **١٨٩٠** الى **٢٦٣٠** باون واخذ

---

(٢٥٥) Diary, No. 30, 11 Nov. 1887.

(٢٥٦) Basra C.T.R., 1887-1888, p. 3.

(٢٥٧) Basra C.T.R., 1890, pp. 2-3.

بشكل رئيس الى الولايات المتحدة الامريكية(٢٥٨) اما اشهر مناطق عرق السوس في العراق فكانت تقع بالقرب من الكوت حيث نصبت هناك عدة مكائن لكبس الجذور وتحويلها الى رزم تزن الواحدة منها ١٧٧ كغم تقريبا يتم شراؤها بمبلغ باون واحد ، وقد تأكدت الشركات من مستقبل هذه التجارة ومن امكانات القطر في توفيره بصورة مستمرة • لذا كانت الزيادة في التصدير في السنين اللاحقة واضحة وبلغت قيمة المبيعات منها في عام ١٨٩٢ حوالي ٩٠٠٠ باون(٢٥٩) ، وفي عام ١٨٩٣ حوالي ٢٢٠٠٠٠ باون(٢٦٠) • ثم انخفض انتاجها في عامي ١٨٩٤ و ١٨٩٥ ولم يصدر من الجذور في ذينك العامين سوى ما قيمته ١١١٨٥ و ١٥٦٩٠ باون على التوالي(٢٦١) • ثم استمرت الزيادة حتى بلغت قيمة ما صدر منها في عام ١٨٩٩ حوالي ٦٠٢٦٦ باون ارسلت معظمها الى الولايات المتحدة الامريكية(٢٦٢) ، ورغم ان كميات كبيرة من هذه المادة صدرت الى الولايات المتحدة الامريكية في عام ١٩٠٠ الا انها لم تكن توازي الكمية التي صدرت في عام ١٨٩٩ والسبب يعود الى تعذر نقل كميات معينة من الجذور نتيجة مشاكل الملاحة في نهر دجلة ولان الكميات التي شحنت الى الولايات المتحدة عام ١٨٩٩ كانت مخالفة للمواصفات بسبب تأخر شحنها مما ادى الى تيبسها ومن ثم عدم صلاحيتها الا للوقود ، لذا رفضت المصانع هناك استلامها وخسر المصدرون من جراء ذلك(٢٦٣) ومن جهة اخرى شهد عام ١٩٠١ انخفاضا في اسعار جذور عرق السوس في

---

(٢٥٨)

(٢٥٩) Basra C.T.R., 1893, p. 9.

(٢٦٠) Ibid.

(٢٦١) Basra C.T.R., 1894, p. 9.; Basra C.TR., 1895, p.9.

(٢٦٢) Basra C.T.R., 1899, pp. 4, 8.

(٢٦٣) Ibid, p. 4.

الولايات المتحدة الامريكية واصبح من الصعب على تجاره سد نفقات استخراجها وكبسها وشحنها عبر نهر دجلة ثم عبر الخليج والاطلسي الى الولايات المتحدة ، لذا انخفضت مبيعاتها من ٥٤٢٥٧ باون في عام ١٩٠٠ الى ١٩٠٧٧ باون في عام ١٩٠١[٢٦٤] . وحتى الكمية القليلة التي صدرت في عام ١٩٠٢ كانت نتيجة انتهاز تجار جذور عرق السوس رخص اجور الشحن في نهر دجلة[٢٦٥] وبسبب استمرار انخفاض اسعار هذه المادة في امريكا فان تصديرها لم يتحسن الا في عام ١٩٠٥ عندما بلغت قيمتها ٤٨٩٥٧ باون ويلاحظ في هذا العام تصدير بعض هذه الجذور الى فرنسا وبريطانيا الى جانب الولايات المتحدة الامريكية[٢٦٦] . وقد انخفضت مبيعات هذه المادة ثانية في عام ١٩٠٦ بسبب ارتفاع الضريبة الكمركية المفروضة عليها في امريكا الى الضعف ، علما بان الشركة الامريكية كانت قد حصلت في هذا العام على امتياز من السلطات العثمانية باحتكار استخراج وتصدير هذه المادة من عدة مواضع على ضفاف نهري دجلة والفرات[٢٦٧] ، وفي عام ١٩٠٧ طلبت الشركة من السلطات العثمانية تسهيل مهمتها في جمع الجذور وشحنها وقد تجاوبت السلطات معها ووفرت لها التسهيلات[٢٦٨] ، الا انها بادرت لاول مرة في عام ١٩٠٨ الى فرض ضرائب محلية على انتاج تلك المادة وادى ذلك الى تقليص قيمة الصادرات التي بلغت ٢٥٩٣٢ باون[٢٦٩] . ويبدو ان

---

(٢٦٤) Basra C.T.R., 1901, pp. 4, 7.

(٢٦٥) Basra C.T.R., 1902, p. 4.

(٢٦٦) Basra C.T.R., 1905, pp. 4, 10.

(٢٦٧) Basra C.T.R., 1906, p. 5.

(٢٦٨) Basra C.T.R., 1907, p. 5.

(٢٦٩) Basra C.T.R., 1908, pp. 7.12.

محاولات الشركة في عام ١٩٠٩ مع السلطة العثمانية في تخفيض تلك الضرائب المحلية قد تكللت بالنجاح ، كما افلحت في اقناع السلطة العثمانية في البصرة بتعيين موظف خاص ينوب عن دائرة الكمرك في فحص رزم عرق السوس وذلك للاسراع في عملية شحنها خوفا من تلفها وكانت نتيجة هذه الأجراءات ارتفاع قيمة الصادرات الى ٤٨٧٧٨ باون في عام ١٩٠٩(٢٧٠) • ولكن التصدير في السنتين اللاحقتين بمعدل الف باون سنويا حتى عام ١٩١١(٢٧١) ، في حين انخفض التصدير في عام ١٩١٢ الى ١٣٠٥٢ باون(٢٧٢) ثم ارتفع مرة اخرى في عام ١٩١٣ الى ٣٦٥٢١ باون(٢٧٣) •

يظهر واضحا ان هذا الفرع من التجارة بدأ نشاطه في ثمانينات القرن التاسع عشر وبشكل متواضع ، ومعظم التصدير كان الى فرنسا ويبدو ان تلك المادة كانت تدخل في صناعة الادوية ومعاجين الاسنان ، ثم ساهمت الشركات البريطانية والامريكية بشراء الجذور ولم تكن تجارتها في بداية الامر محتكرة بشركة معينة لان القنصل البريطاني يبدي أسفه في عام ١٨٩٩ لعدم احتكار ذلك الفرع من التجارة ، ويرينا الخط البياني لتجارة صادرات عرق السوس بان قيمة ما صدر منها عام ١٨٨٩ كان ١٨٠٣ باون في حين بلغت القيمة في عام ١٨٩٩ ٦٠٠٠٠ باون وحدث تأرجح في قيمة الصادرات من سنة لاخرى ، كما مر بنا(٢٧٤) •

وبات واضحا بان الشركات الاجنبية لم تترك في القطر زاوية الا

---

(٢٧٠) Basra C.T.R., 1909, pp. 7-8, p. 15.

(٢٧١) Basra C.T.R., 1910. p. 13.
Basra C.T.R., 1911, p. 12.

(٢٧٢) Basra C.T.R., 1912, p. 14.

(٢٧٣) Basra C.T.R., 1913, p. 16.

(٢٧٤) انظر جدول الصادرات الملحق بالبحث ملحق رقم (١) •

وبشتها بحثا عما يمكن تصديره الى الخارج مقابل اغراق اسواقه بمزيد من السلع الكمالية ، والاقمشة القطنية والتي لم تكن هناك ضرورة قصوى لكثير منها بل ان معظمها ساهمت في تدمير صناعته اليدوية وربط اقتصاده بالرأسمال الاجنبي •

٦ ـ الصادرات الاخرى

وبالاضافة الى ما ذكرنا من صادرات رئيسية فان البصرة كانت تصدر او تعيد تصدير بعض المنتجات الاخرى الى موانيء الخليج العربي والهند والموانيء الاوربية •

فالسجاد الايراني كان يعاد تصديره عن طريق البصرة الى اسواق بريطانيا وفرنسا والمانيا وبقية انحاء الدولة العثمانية والعفص كان يصدر الى بريطانيا والسمنة الى الهند وبقية ارجاء الدولة العثمانية وموانيء البحر المتوسط والصمغ الى بريطانيا وفرنسا والمانيا وشعر الماعز الى بريطانيا والمانيا وفرنسا والجلود المدبوغة الى بريطانيا والمانيا والدولة العثمانية والافيون الذي يرد من ايران كان يصدر الى الهند وبريطانيا والشلب والرز كانا يصدران الى بريطانيا والمانيا وموانيء الخليج العربي والحبوب كالهرطمان والذرة ••• وغيرها الى بريطانيا والهند وموانيء الخليج وموانيء البحر المتوسط والسمسم الى فرنسا وبريطانيا والقصب الى موانيء الخليج ويمكن الاطلاع على قيمة ما كان يصدر من هذه السلع عن طريق البصرة خلال الفترة موضوعة البحث في الجداول الملحقة بهذه الدراسة[٢٧٥] •

ب ـ الواردات

كانت البصرة قبل افتتاح قناة السويس تستورد من السلع التجارية

(٢٧٥) انظر ملحق رقم (١) •   •••   •••

اكثر مما تصدر وكانت تعادل ميزانها التجاري عادة بالنقـود والسبائـك الفضية التي تردها من التجار الايرانيين والسوريين[٢٧٦] ، وبعد افتتاح القناة اخذت توازن ذلك بالمنتجات الزراعية المحليـة وبخاصـة التمـور والحبوب التي ازداد الطلب الاوربي عليها • وانه من الصعب جدا تنظيـم احصائية متكاملة عن السلع التجارية واقيامها الواردة الى البصرة فقط لان عشرات من تلك السلع كانت تندرج تحت عنوان « متفرقات » او «متفرقة» بالاضافة الى ان ثلثي الواردات الى الميناء كانت ترسل فـي معظـم السنين الى بغداد كما ان قسما كبيرا من هذه النسبة كان يتوجـه الى ايـران عبر الاراضي العراقية[٢٧٧] • ويصح نفس القول بالنسبة للواردات الى موانيء الخليج الاخرى ، فموانيء بندر عباس ولنكه وبوشهر والمحمرة والبحرين لم تكن تستورد السلع التجارية لاغراض الاستهلاك المحلي فحسب وانما لاعادة التصدير ايضا وكانت هناك حركة تجارية نشيطة متبادلة بين جميـع موانيء الخليج العربي يسـد بعضها نقص اسـواق البعض الاخـر كلما اقتضت الحاجة التجارية الى ذلك[٢٧٨] ومن الجدير بالذكر ان التقارير التجارية للخليج العربي لم تنظم الا في عام ١٨٧٣ عندما ظهـرت ضمن التقارير الادارية التي كان يبعثها المقيم البريطاني في الخليج العربي ومسقط الى حكومة الهند ، اما قبل هذا التاريخ فكانت هنـاك تقارير دورية كـان

---

(٢٧٦) انظر الفصل الاول بحث الموقع •

(٢٧٧) للاستزادة عن طبيعة تجارة البصرة في اربعينات القرن التاسع عشر يراجع : (PRO) FO/195/237.

تقرير القنصل البريطاني في بغداد رولنصون المرسل الى كاننك سفير بريطانيا في أسطنبول والمرقم ٢١ والمؤرخ ١٥ نيسان ١٨٤٦ •

(٢٧٨) (IOR) Muscat and Persia Gulf 958/6/12; Administration Reports 1873-1883, Bushire Residency for year 1873-1874, pp. 17-89.

احدثها تقرير الكولونيل بلي عن القبائل والتجارة في سواحل الخليج العربي الذي نشر عام ١٨٦٤[٢٧٩] ومن جهة اخرى صدرت تقارير المحمرة منفصلة منذ ١٨٩٠ واستمرت حتى عام ١٩١٣ ، الا ان تقارير البصرة لم تنتظم الا في عام ١٨٩٥ وليست لدينا قبل هذا التاريخ سوى تقارير دورية كان منها التقرير التجاري الموسع الذي كتبه جونستون Johneston نائب القنصل البريطاني في البصرة في تموز عام ١٨٦٦ ويعتبر هذا التقرير فريدا لانه يغطي الفترة التي سبقت افتتاح قناة السويس والتي رافقت التطورات التجارية في منطقة الخليج آنذاك[٢٨٠] . تلته عدة تقارير اخرى حتى عام ١٨٧٠[٢٨١] عندما توقفت لاسباب غير معروفة تماما ربما كان توتر العلاقات العثمانية البريطانية منذ احداث الاحساء عام ١٨٧١ واحدا منها ، ثم استؤنفت كتابة التقارير التجارية وصدر اول تقرير تجاري في عام ١٨٨٤ بعد انقطاع دام اربع عشرة سنة واعقبته عدة تقارير متقطعة حتى عام ١٨٩٥[٢٨٢] عندما اصبحت تنظم سنويا ولغاية عام ١٩١٣ .

وتوضح لنا هذه التقارير التطورات التجارية في منطقة الخليج العربي منذ اوائل الستينات من القرن التاسع عشر وحتى قيام الحرب العالمية الاولى عام ١٩١٤ ، تلك التجارة التي تطورت بشكل كبير في بداية الستينات من القرن المذكور نتيجة تطور المواصلات البخارية وتنظيم الخطوط الملاحية بين بومباي وموانيء الخليج العربي والمشروع بالاستفادة

---

(٢٧٩) انظر الصفحة اللاحقة هامش رقم ٢٨٤ .

(٢٨٠) Basra C.T.R., 1864-1866, pp. 254-279.

(٢٨١) تقرير عام ١٨٦٦ الى ١٨٦٧ و ٦٨-٦٩ و ١٨٦٩-١٨٧٠ .

(٢٨٢) تقرير عام ١٨٨٧
وتقرير عام ١٨٩٠ وتقرير ١٨٩٣ ، ١٨٩٤ .

من الخدمات البريدية والتلغرافية[٢٨٣] بالاضافة الى قيام الحرب الاهلية الامريكية في عام **١٨٦١** والتي سببت توقف التجارة البريطانية مع القارة الامريكية وتوجه سيل البواخر المحيطية للبحث عن اسواق تجارية جديدة وميادين اخرى لنشاطها فاتجهت الى الهند ومنها الى الخليج العربي واستمرت تعمل بين موانيهما وبذلك رفدت خطوط المواصلات في المنطقة ببواخر واسعة الحمولة[٢٨٤] • ورغم ان اجور الشحن على هذه البواخر كانت في بداية الامر مرتفعة قياسا الى اجور الشحن على السفن الشراعية التي اعتادها التجار في المنطقة الا ان مزاياها المتعددة اغرت التجار على التعامل معها ، ويبدو ان تضاعف تجارة الواردات الى منطقة الخليج في ستينات القرن التاسع عشر يعود الى الاسباب التي ذكرناها اعلاه ، اما تطورها بعد توقف الحرب الاهلية الامريكية فيعزى بشكل لايقبل الشك الى افتتاح قناة السويس ورخص اجور الشحن على البواخر العاملة بين الموانيء الاوربية وموانيء الخليج عبر القناة[٢٨٥] •

ومما هو واضح جدا ان الزيادة الكبيرة في استيرادات الخليج حدثت **قبل افتتاح قناة السويس وعلى وجه التحديد في الفترة (١٨٦١–١٨٦٥)** وقد حافظت تجارة الاستيراد خلال الاعوام العشرة اللاحقة تقريبا على نفس معدلاتها ، وان حققت بعض موانيء الخليج زيادات طفيفة في الاستيرادات فان موانيء اخرى سجلت هبوطا في استيراداتها ، ولكن حتى

---

(٢٨٣) يمكن الاطلاع على تفاصيل هذه المسببات من المواصلات في الفصل الثالث •

(٢٨٤) (IOR) L/P&S/20/C248A, Pelly to Government of Bombay, No. 41, dated Bushire, The 23rd Aug. 1864, p. 27-29.

(٢٨٥) انظر ذلك في الفصل الثالث •

الزيادة التي وصلت اليها في بداية الستينات[(٢٨٦)] ، اما الزيادة الاخرى التي شهدتها منطقة الخليج العربي فكانت في الفترة التي اعقبت عام **١٨٧٨** بسبب تركز النفوذ البريطاني في منطقة الخليج العربي لاسيما بعد حسم قضية العديد[(٢٨٧)] والشروع باحتواء الامارات العربية ولقيام الحرب العثمانية الروسية **١٨٧٧ – ١٨٧٨** التي حولت الخط التجاري لايران من الشمال الى الجنوب وصارت ايران تحصل على بضائعها عن طريق موانيها في الخليج ومن مصادر بريطانية بعد توقف التجارة مع روسيا عن طريق تبريز وبحري قزوين والبحر الاسود بسبب ظروف الحرب[(٢٨٨)] .

ولو تمعنا في قيمة تجارة الواردات الى الخليج في سبعينات القرن التاسع عشر التي لاتختلف كثيرا عن حجم التجارة في ستينات القرن المذكور لوجدناها تعادل خمسة اضعاف قيمة تجارة الواردات في ثلاثينات القرن واربعيناته علما بان نصف الاستيرادات في فترة السبعينات كانت تتوزع على موانيء بوشهر ولنكه وبندر عباس اي بنسبة السدس لكل منها بينما كانت البصرة وحدها تتلقى الثلث في حين ان السدس الباقي كان يتوزع على باقي موانيء الخليج الاخرى التي كانت البحرين تأتي في مقدمتها[(٢٨٩)] . وهذا يعني بأن البصرة كانت تستورد من البضائع بقدر ما تستورده كل موانيء الساحل العربي بما فيها البحرين يضاف اليها واحدة من الموانيء الايرانية[(٢٩٠)] . بوشهر او بندر عباس او لنكه ومن

---

(٢٨٦) Kelly, op. cit., p. 833.

(٢٨٧) للاستزادة انظر بحث الاتفاقيات التجارية من الفصل الثاني عن قضية العديد .

(٢٨٨) انظر الفصل الاول

(٢٨٩) (IOR) L/P&S/20/C248A, p. 35.
Kelly, op. cit., p. 833.

(٢٩٠) $\frac{1}{2}$ تجارة الاستيراد كانت ترد الى (بوشهر + لنكه + بندر عباس) أي ($\frac{1}{6}$ + $\frac{1}{6}$ + $\frac{1}{6}$) = $\frac{1}{2}$ ، $\frac{1}{3}$ التجارة الى البصرة
$\frac{1}{6}$ التجارة الى مواني الخليج الاخرى من الكويت الى مسقط .

هنا يتضح اهميتها ودورها التجاري ، علما بأن الاستيرادات ظلت تزداد الى البصرة طيلة فترة البحث مع استثناءات قليلة اكثر من تزايدها الى الموانيء الاخرى • وتشير الاحصائيات المتوافرة في ستينات القرن التاسع عشر الى ان معدل قيمة الاستيرادات للاعوام (١٨٦٤ - ١٨٧٠) كان حوالي ٢١٢٨٢٥ باون استرليني[٢٩١] • وفي الواقع تنقصنا الاحصائيات للعقد السابع من القرن التاسع عشر بسبب توقف التقارير التجارية عن الصدور ولكن لدينا احصائية عن حجم وحمولة البواخر الوافدة الى ميناء البصرة خلال السبعينات وهي تلقي ضوءا على طبيعة التجارة لانها تشير الى تناقص حمولة البواخر من ٢٤٩٧٦ طن في عام ١٨٦٩ الى ٥٥٦٢ طن في عام ١٨٧١ ثم تبدأ زيادة تدريجية حتى عام ١٨٧٤ عندما تصل الى ٢١٢٥٤ طن اي اقل من معدل حمولة البواخر الوافدة الى البصرة في عام ١٨٦٩ ، الا ان الزيادة الواضحة في حمولة البواخر حدثت في عام ١٨٧٨ عندما بلغت ٥٦٣٩٩ طن[٢٩٢] • ونستنتج من هذه الارقام بان تجارة الاستيراد الى البصرة تقلصت نسبيا منذ عام ١٨٧٠ وفي عام ١٨٧٨ عندما بدأت الزيادة الجديدة في قيمة الاستيرادات واستمرت حتى ثمانينات القرن التاسع عشر عندما بلغت حمولة البواخر الواردة الى البصرة في عام ١٨٨٣ مقدار

---

(٢٩١) انظر الملحق رقم (٢) • Basra C.T.R., 1864-70.

(٢٩٢) Basra C.T.R., 1884, p. 1922.

صدر هذا التقرير بعد توقف التقارير التجارية لمدة اربع عشرة سنة ووردت فيه احصائية عن عدد وحمولة البواخر الوافدة الى البصرة خلال الفترة ١٨٧١ - ١٨٨٤ • وقد استثنيت حمولة السفن الشراعية لانها كانت تعمل في الغالب في نقل منتجات البصرة مثل الحبوب والتمور الى موانئ الخليج اكثر مما تعمل في تجارة الاستيرادات • انظر الملحق رقم - ٩ - •

٧٧٤٧٦ طن[٢٩٣] • ومن جهة اخرى لدينا احصائية لعام ١٨٨٧ تشير الى ان قيمة الاستيرادات الى البصرة اصبحت ٥١١٠٢٢ باون[٢٩٤] ولو جاز لنا اعتبار هذا الرقم كمعدل لقيمة الاستيرادات الى البصرة خلال الثمانينات لامكننا القول بان تجارة الاستيراد قد تضاعفت مرتين ونصف بالنسبة لتجارة الستينات[٢٩٥] • اما معدل قيمة الاستيراد الى البصرة في تسعينات القرن المذكور (١٨٩١ ـ ١٩٠٠) فكان ١٠٤٦٢١٢ باون اي ان القيمة تضاعفت مرة اخرى في هذا العقد قياسا الى العقد السابق[٢٩٦] • في حين بلغ معدل قيمة الاستيرادات في العقد الاول من القرن العشرين (١٩٠١-١٩١٠) مقدار ١٧٢٥٥٠٥ باون اي بزيادة تعادل مرة ونصف من قيمة الاستيرادات الى البصرة قياسا الى العقد الذي سبقه[٢٩٧] • وقد اصبح معدل الاستيرادات في الاعوام ١٩١١ ـ ١٩١٣ حوالي ٣١٣٦٣١١ باون[٢٩٨] ولو قارنا هذا المعدل الاخير بمعدل ما كانت تستورده البصرة من بضائع في ستينات القرن التاسع عشر[٢٩٩] لاتضح لدينا بان قيمة الاستيرادات

---

(٢٩٣) Basra C.T.R., 1884, p. 1922.

(٢٩٤) Basra C.T.R., 1887, p. 5.

(٢٩٥) حاصل قسمة $\frac{\text{٥١١٠٢٢ معدل الثمانينات}}{\text{٢١٢٨٢٥ معدل الستينات}}$ = ٥ر٢ تقريبا

(٢٩٦) انظر الملحق رقم ٢ Basra C.T.R., 1891-1900.

(٢٩٧) Basra C.T.R., 1901-1910.

انظر جدول قيمة الاستيرادات في الملحق ايضا رقم ـ٢ـ

(٢٩٨) انظر الملحق رقم ـ٢ـ Basra C.T.R., 1911-1913.

(٢٩٩) اي معدل (١٨٦٤ـ١٨٧٠) والبالغ ٢١٢٨٢٥ باون •

تضاعفت اكثر من اربع عشرة مرة ونصف المرة[٣٠٠] وهي اقل بالمقارنة مع زيادة قيمة الصادرات التي تضاعفت عشرين مرة خلال فترة البحث[٣٠١] ٠

ولاستكمال الصورة التجارية في الخليج العربي ودور البصرة فيها نحاول الان الاطلاع على ما كانت تستورده موانيء الخليج المختلفة وفي مقدمتها البصرة من سلع تجارية من الهند خلال نماذج من السنوات لنكون على بينة من طبيعة العلاقات التجارية وحجمها التي كانت سائدة بين موانيء الخليج العربي والهند من جهة وبين بعضها والبعض الاخر من جهة اخرى ٠

لقد استوردت موانيء الخليج العربي في عام **١٨٧٣** ما قيمته **١٢٠٨٤١٥** باون من البضائع المختلفة من كل من كراجي وكلكتا وبومباي وكثير من هذه السلع كان يعاد تصديره من ميناء الى اخر عن طريق الوسطاء المحليين والوكالات التجارية البريطانية[٣٠٢] ٠ فالبصرة على

---

(٣٠٠) حصيلة قسمة $\frac{٣١٣٦٢١١}{٢١٢٨٢٥}$ حوالي ٥ر١٤

(٣٠١) انظر بحث الصادرات ص٢٦٢ من هذا الفصل ٠

(٣٠٢) (IOR) 957/6/12/I.L XVIIIB, Trade Reports for the Persian Gulf and Muscut from E.C. Ross, H.B. M.'S Political Resident, Persian Gulf to Government of India, Bushire Dated 18 June 1875, p. 4.

وردت الارقام اصلا بالربيات وبالشكل التالى ٢٠٧٩٦٩٣ روبية من كلكتا ، ٩٣٧٩٢٥ روبية من بومباي ، ٦٢٤٧٣٨ روبية من كراجي ، وقد تحويل مجموعها على أساس الباون يساوى عشر روبيات وهو السعر السائد آنئذ ٠

سبيل المثال استوردت بالاضافة الى ما استوردته مباشرة من الهند في عام ١٨٧٣ من بضائع هندية واوربية ـ بضائع اخرى متنوعة هندية واوربية ومحلية من موانيء الخليج العربي الاخرى فاستوردت من ميناء بوشهر بعض السلع التجارية لا من اجل الاستهلاك فحسب وانما من اجل اعاده التصدير ايضا وشملت تلك البضائع ، السيوف والشموع والساعات وجوز الهند والقهوة والاقمشة القطنية والقطن الخام والشب والصمغ والكافور والكنين والفوة واللوز والحمص والكشمش والرز والنيلة والشراب والنحاس والحديد والرصاص والفولاذ والقصدير واللؤلؤ وماء الورد والسمن والملح والحرير الخام والتوابل والسكر المخروطي والسكر الناعم والتمر الهندي والشاي والتبغ والالواح الخشبية والسجاد وسلع اخرى بلغت قيمتها ٤٩٨٤٠ باون من اصل صادرات بوشهر البالغة ٣٩٢٠٧٢ باون(٣٠٣) • كما استوردت البصرة في نفس العام ١٨٧٣ من ميناء لنكه جوز الهند والقهوة والاقمشة القطنية واوراق الحناء والرز واللؤلؤ والسمك المملح والفوة واوراق الآس ونوع من عيدان الثقاب وزيت المصابيح والروبيان والاسماك الصغيرة وبعض الازهار المجففة والمنسوجات الحريرية والزنجبيل والفلفل والكركم والتمر الهندي والتبغ والالواح الخشبية من مختلف الاحجام وسلع اخرى قدرت قيمتها ٧٩٦٦٠ باون من اصل صادرات لنكة البالغة ٦٥٨٤٧٢ باون في نفس العام(٣٠٤) • ومن البحرين استوردت البارود والاقمشة الخاصة

---

(٣٠٣) (IOR) 958/6/12. Muscat and Persian Gulf Admin. Reports 1873-1883, Bushire Residency for Years 1873-1874.

وردت الارقام بالروبيات ٤٩٨٤٠٩ و ٣٩٢٠٧٢٩ روبية على التوالي•

(٣٠٤) Ibid, p. 35.

وردت الارقام في الاصل ٧٩٦٦٠٧ و ٦٥٨٤٧٢٤ روبية على التوالي•

لاشرعة السفن وجوز الهند وانواع اخرى من الجوز والقهوة والاقمشة القطنية والقطن الخام وملح النشادر واوراق الحناء وليمون البصرة والاكياس والحصر والنحاس والحديد وعود الثقاب والرصاص والفولاذ والقصدير وزيت المصابيح واللؤلؤ والعنبر والسمك والخزف الصيني والسمك المملح والازهار الجافة وملح الصوديوم والاقمشة الحريرية والحرير الخام والهيل والزنجبيل والفلفل والقرطاسية والسكر المخروطي وسكر البنغال والتمر الهندي والتبغ والسجاد ، بلغ قيمتها **٧٥٦٥٣** باون من اصل صادرات البحرين البالغة **٣١٠٦٠٢** باون في نفس العام **(١٨٧٣)**(٣٠٥) .

وهكذا نجد ان بعض هذه السلع الواردة الى ميناء البصرة كانت تشبه تلك السلع الواردة من الهند وكانت ترسل الى البصرة احيانا بمعية المسكوكات الفضية لاستبدالها بمنتجات البصرة المحلية من التمور والحبوب ولان البصرة كانت تستطيع تصريف مختلف البضائع لارتباطها باسواق داخلية تمتد شمالا الى بغداد ثم شرقا وغربا الى ايران الغربية والبحر المتوسط .

ولو حاولنا مقارنة قيمة الاستيرادات لعام ١٨٧٣ بقيمتها في عام ١٨٨٢ لاتضح لنا ان البصرة استوردت لعام ١٨٨٢ بضائع قيمتها ١٧٦٣٠ باون من

---

(٣٠٥) (IOR) 958/6/12 Muscat and Persian Gulf, 1873-74, p. 62.

وردت الارقام في الاصل ٧٥٦٥٣٥ و ٣١٠٦٠٢٥ روبية على التوالي . على أساس الباون يعادل عشر روبيات وهو السعر السائد آنئذ .

لكنه[٣٠٦] اي حوالي ½ استيرادات العقد السابق لانها اخذت تستورد ما تحتاج اليه مباشرة من الهند واوربا نتيجة تعدد وكالات الشركات التجارية فيها واتساع اعمالها في ثمانينات القرن الماضي[٣٠٧] • اما قيمة ما وردها من بضائع من البحرين في عام ١٨٨٢ فكانت ٩٢٣٢١ باون وهي نفس السلع تقريبا التي ذكرت في عام ١٨٧٣ مع تفاوت طفيف في كمياتها[٣٠٨] اي بزيادة عما استوردته في عام ١٨٧٣ ويعود ذلك الى العلاقات السياسية الجديدة التي قامت بين البحرين وحكومة الهند والتي ادت الى ازدياد المصالح البريطانية التجارية في جزر البحرين التي تحولت الى مستودع للسلع البريطانية في منطقة الخليج العربي • كما ان البصرة استوردت في نفس العام (١٨٨٢) من الامارات العربية بضائع قيمتها ١٠٫٣٠٤ باون[٣٠٩] وذلك نتيجة توسع علاقات هذه الامارات ببريطانيا بموجب الاتفاقيات التي عقدت واياها خلال السنين الاخيرة ولتأسيس عدة وكالات تجارية هندية فيها بدأت بممارسة النشاط التجاري في منطقة الخليج وقامت بدور

---

(٣٠٦) (IOR) 957/6/12 Muscat and Persian Gulf, Admin, Report for the years 1873-74, Table No. 11, pp. 72-79.

(٣٠٧) وردت الارقام في الاصل ١٨٥١٢٠ روبية وقد تم تحويلها على أساس الباون يعادل ١٠٫٥ روبية وهو السعر السائد آنئذ •

(٣٠٨) (IOR) 957/5/12 Muscat and Persian Gulf, Table No. 16, pp. 98-107.

ورد الرقم في الاصل ٩٦٩٣٨٠ روبية •

(٣٠٩) Ibid, Table No. 21, pp. 125-133.

ورد الرقم في الاصل ١٠٨٢٠٠ روبية •

الوسيط فيه(٣١٠) .

ومن الجدير بالذكر ان تجارة الاستيراد الى الخليج العربي استمرت بالتوسع والزيادة حتى **١٨٩٠** عندماوصلت المنطقة الى حد التخمة تقريبا ولم تعد تستوعب مزيدا من السلع التجارية بسبب محدودية امكانياتها ولنفاذ مسكوكاتها الفضية والذهبية وكان من الصعب جدا رفدها بمزيد من الاستيرادات مالم تبادر الى احداث تغيرات جذرية في وسائل انتاجها الزراعية او في طرق مواصلاتها الداخلية لان الزيادة السابقة في حجم الاستيرادات حدثت بفضل تحسين وتنظيم المواصلات بين الهند وموانيء الخليج العربي من جهة وبين البصرة وبغداد في عام **١٨٦١** من جهة اخرى(٣١١) ، وللتطور الزراعي النسبي الذي حدث في العراق خلال **١٨٦٩ – ١٨٧٢** نتيجة خطوات مدحت باشا الاصلاحية والتي ظهرت آثارها فيما بعد بالاضافة الى تطور اخر شهدته المنطقة الا وهو افتتاح نهر الكارون للملاحة البخارية في عام **١٨٨٨** بين المحمرة والاحواز والذي اعقبه افتتاح الطريق البري التكميلي بين الاحواز واصفهان من قبل شركة لنج ، مما ساعد على تصريف مزيد من البضائع الهندية والاوربية في جنوب ايران والمناطق المتصلة بها والتي وصلت درجة الاشباع ايضا في عام **١٨٩٠**(٣١٢) وهكذا لم يكن بالامكان حدوث اى تطور اخر في زيادة الاستيرادات الى المنطقة مالم يقابله تغيير في طرق الانتاج في كل من ايران والدولة العثمانية الا ان ذلك التغيير لم يكن ميسورا او متوقعا بسبب ظروف كلا الدولتين الداخلية والخارجية يومئذ(٣١٣) ، **وقد احست الدول الاوربية المتنافسة**

---

(٣١٠) انظر الفصل الثاني .

(٣١١) انظر بحث المواصلات في الفصل الثالث .

(٣١٢) Whigham, op. cit., pp. 145-146.

(٣١٣) Ibid, p. 146.

بذلك وعملت على تطوير المواصلات الداخلية في كل من ايران والدولة العثمانية والبحث عن منتجات جديدة يسهل عن طريق شرائها تصريف بضائعها في المنطقة ولذلك تسابقت الشركات الاوربية ومن ورائها دولها للحصول على امتيازات السكك الحديدية في كلا الدولتين وظفرت المانيا بمشروع سكة حديد بغداد الذي اطار صواب بريطانيا • ودفعها الى بذل الجهود لاحتوائه او الوقوف في وجهه حفاظا على مصالحها المتنامية في المنطقة • ولو حاولنا استعراض السلع الداخلة في تجارة الاستيراد في تسعينات القرن الماضي لوجدنا بان الاقمشة القطنية المصنوعة في معامل مانجستر كانت تتراوح نسبتها بين ½ – ⅔ من قيمة الاستيرادات الى ميناء البصرة وكانت معظمها تتوارد الى الميناء على متن بواخر بريطانية(٣١٤) • لان البصرة – كما مر بنا – كانت تمون المناطق الداخلية بتلك الاقمشة وكذلك موانيء الخليج القريبة ، ولكن منذ عام ١٩٠٠ أخذت الكويت تستورد ما تحتاج اليه من اقمشة عن طريق ميناء المحمرة(٣١٥) • وذلك لتوتر العلاقات بينها وبين الدولة العثمانية منذ توقيع شيخها معاهدة ١٨٩٩ مع بريطانيا(٣١٦) • وبات من الواضح في هذه الفترة ان حوالي ٦٣٪ من الواردات الى منطقة الخليج العربي كانت تأتي من بريطانيا والهند وان اكثر من ٣٠٪ منها ايضا كانت تخص الشركات البريطانية والهندية البريطانية ولم تساهم فرنسا سوى في ٤٪ والنمسا والمجر في ¼١٪ والمانيا في ١٪ من قيمة واردات الخليج البالغة ٨ر٥ مليون باون استرلينيا في عام ١٩٠٠

---

(٣١٤) Basra C.T.R., 1897-1898, p. 8.

(٣١٥) (IOR) Admin. Reports 385. Report on the Trade and Commerce of Mohammerah and the Karun River for the year 1900, p. 89.

(٣١٦) انظر التفاصيل فى بحث الكويت فى الفصل الثاني •

وحتى هذه النسبة الضئيلة كانت ترد الى موانيء الخليج على متن البواخر البريطانية او بواسطة الشركات البريطانية ولصالحها احيانا(٣١٧) وكانت البصرة تساهم في ٣٢٪ من قيمة تجارة الاستيرادات الى منطقة الخليج في حين كانت بوشهر تساهم في ٢٤٪ وبندر عباس في ٦٪ والمحمرة في ٤½٪ ، اما النسبة الباقية فكانت تتقاسمها بقية موانيء الخليج العربي(٣١٨) ، ويبدو ان تجارة الاستيراد في البصرة حتى عام ١٩٠١ كانت لاتزال بيد التجار الوطنيين وظلت بعيدة عن نشاط الشركات التجارية البريطانية التي تخصصت تقريبا في تجارة الصادرات(٣١٩) ومن جهة اخرى استمرت قيمة الاستيرادات خلال الاعوام ١٩٠٠ ـ ١٩٠٢ على نفس معدلاتها مع زيادة طفيفة(٣٢٠) . ومن الملاحظ ان شبه جزيرة العرب كانت تموّن نفسها ـ من البصرة ـ عن طريق سوق الكويت ـ بما تحتاج اليه من اقمشة قطنية كذلك الكوفيات والسكر والقهوة والآنية الحديدية ، ولكن منذ عام ١٩٠١ وبسبب العداء المستحكم بين امير نجد عبدالعزيز آل رشيد وبين امير الكويت مبارك الصباح ونشوب القتال بينهما(٣٢١) تحولت طرق القوافل من الشرق المضطرب الى الغرب الآمن لذا غدت تجهيزات الداخل من شبه الجزيرة العربية يتم عن طريق دمشق والى حد ما ايضا عن طريق السماوة وهي تحوي اقمشة ما نجستر القطنية والكوفيات السورية والبغدادية والسكر الفرنسي والآنية الحديدية المصنوعة في النمسا والمجر(٣٢٢) .

---

(٣١٧) ¾٪ من دول مختلفة Whigham, op. cit., p. 143.

(٣١٨) Ibid, p. 147.

(٣١٩) Basra C.T.R., 1901, p. 4.

(٣٢٠) انظر ملحق رقم ٢ Basra C.T.R., 1901-1902,

(٣٢١) انظر الصراع بين آل رشيد وآل صباح في الفصل الثاني

(٣٢٢) Basra C.T.R., 1902, p. 4.

وقد قلت واردات البصرة في عام ١٩٠٣ بشكل طفيف وكان سبب ذلك التعريفة الكمركية الجديدة التي صدرت في ايران والتي تخص بعض السلع الهندية التي كانت تستورد عن طريق البصرة(٣٢٣) • ويلاحظ ان نسبة ٤٣٪ من مجموع الواردات الى ميناء البصرة خلال عام ١٩٠٣ كان عبارة عن بضائع مصنوعة في بريطانيا ومستوردة على متن بواخر بريطانية وان حوالي ١٧٪ كانت عبارة عن بضائع هندية بريطانية اي ان بريطانيا كانت لاتزال حتى هذا التاريخ تساهم في حوالي ٦٠٪ من تجارة الواردات الى البصرة(٣٢٤) ، وظلت بريطانيا محافظة على هذه النسبة خلال السنوات اللاحقة ايضا وان حاولت تنشيط تجارتها وبخاصة في مجال الاقمشة القطنية التي انتعشت في عامي ١٩٠٤ و ١٩٠٥ ، ولئن انتكست في عام ١٩٠٦ قليلا ، الا انها زادت بصورة كبيرة في عام ١٩٠٧ واستمرت الزيادة طيلة السنوات اللاحقة(٣٢٥) • وقد بدأت المنافسة الالمانية الفعالة للتجارة البريطانية في البصرة والخليج العربي منذ تأسيس خط هامبرك ـ امريكا في عام ١٩٠٦(٣٢٦) ، حيث جلبت بواخرها الاربع الى ميناء البصرة حوالي ٤٥٦٦٠ رزمة من البضائع بقيمة ١٠٨٦٥ باون وحوت تلك الشحنت الفحم والسكر الالماني والبلجيكي والفرنسي وقطع من الحديد الفولاذ من صنع المانيا وبلجيكا وكميات من الرصاص والقصدير الالماني وصناديق من الشمع البلجيكي واقمشة قطنية فرنسية والمانية وبلجيكية واكياس القهوة ذات

---

(٣٢٣) Basra C.T.R., 1903. p. 4.

(٣٢٤) Ibid, pp. 5-6.

(٣٢٥) انظر قيمة الاستيرادات سنوات ١٩٠٥ ـ ١٩١٣ • في ملحق رقم (٢) •

(٣٢٦) انظر التفاصيل عن هذا الخط في بحث المواصلات في الفصل الثالث •

العلامة التجارية الالمانية وزجاج النوافذ وصناديق البيرة والنبيذ والواح الخشب ومكائن الخياطة وعلب الكبريت وكميات من الزيوت والاصباغ[٣٢٧] . وزادت مبيعات هذا الخط في البصرة في عام ١٩٠٧ وبلغت ١٦٨٠٠٠ باون وكانت معظم البضائع تشبه تلك التي جلبت في عام ١٩٠٦ بالاضافة الى كميات من علب النفط و «لنشين» مفككين للشركة الحميدية والملابس والجلود والصابون لدرجة ان كميات كبيرة منها تكدست في الاسواق ولم تجد من يشتريها[٣٢٨] . ومن الجدير بالذكر ان البواخر الروسية الاربع جلبت الى ميناء البصرة في عام ١٩٠٧ حوالي ٥٤١٨٦ رزمة وزنها ٢١٤١ طن من البضائع التي حوت بصورة رئيسية النفط الروسي والاقمشة والزجاج والخزف الصيني بالاضافة الى ٣٠٨٢١ قدم مكعب من من الاخشاب[٣٢٩] . لذا اتخمت اسواق البصرة بالبضائع وظلت سلع كثيرة منها غير مباعة ، ورغم ذلك وفدت الى ميناء البصرة في عام ١٩٠٨ احدى عشرة باخرة المانية من خط هامبرك – امريكا وهي تحمل بضائع مختلفة بنسبة تزيد ٤٠٪ عن العام السابق ومن سلع مشابهة للاعوام السابقة، كما ان البواخر الروسية الاربع حملت الى الميناء بضائع اشهرها النفط والسكر والاخشاب بنسبة تزيد ٥٣٪ عن العام السابق ، هذا وان احدى الشركات النمساوية المجرية فتحت لها فرعا في البصرة واستوردت في العام المذكور بضائع نمساوية مجرية مختلفة[٣٣٠] . وبلغت قيمة المستوردات الاجمالية الى البصرة في ذلك العام حوالي ٢٤١١٥٦٨ باون وهو اعلى رقم

---

(٣٢٧) Basra C.T.R., 1906, pp. 6-7

(٣٢٨) Basra C.T.R., 1907, pp. 7-8.

(٣٢٩) Ibid, p. 8.

(٣٣٠) Basra C.T.R., 1908, p. 8.

نصل اليه تجارة الاستيرادات حتى ذلك الوقت ، وقد بادرت الشركات المتنافسة الى ارسال نماذج من سلعها الى وكلائها في البصرة بغية تعريف التجار والوسطاء والمستهلكين بها ، وكذلك ارسلت المواصفات المكتوبة والمصورة لتلك السلع (الكاتولوكات) • وقد علق القنصل البريطاني بقوله ان تلك الكراريس لايمكن ان تفي بالغرض لانها كتبت باللغة الانكليزية في حين ان اللغات الشائعة في ميناء البصرة هي العربية والتركية والفارسية واقترح على الشركات التي تتعاطى تجارة المكائن ارسال المهندسين للاشراف على نصبها وتشغيلها(٣٣١) • وفي عام ١٩٠٩ قل عدد البواخر الالمانية الوافدة الى البصرة واقتصر على تسع بواخر وقلت المستوردات الروسية ايضا بسبب الركود الذي خيم على سوق البصرة نتيجة اغراقها بالسلع المتنوعة في السنين السابقة بحيث اصبحت اكثر من حاجتها وحاجة الأراضي الداخلية التي تمون عن طريقها ، ولعدم استطاعة المواصلات النهرية تلبية طلبات تلك الاستيرادات الهائلة التي لم يكن القطر بحاجة الى كثير منها(٣٣٢) •

وفي عام ١٩١٠ عاودت الشركات الاجنبية نشاطها وتسابقت في ارسال مزيد من السلع الى البصرة ، ووصلت الميناء ٣٢ باخرة المانية تابعة لخط هامبرك ــ امريكا وهي تحمل على متنها بضائع متنوعة اشهرها السكر ومكائن الخياطة وعلب الكبريت والاصباغ والشموع والزجاج قيمتها الاجمالية ٣١٥٥٦٣ باون وجلبت البواخر الروسية الاربع كالعادة شحنتها الى البصرة والمتكونة من الاخشاب والنفط والزجاج وعلب الكبريت والاسمنت لاول مرة ، في حين لم يتم استيراد اية بضائع بصورة مباشرة

---

(٣٣١) Basra C.T.R., 1908, p. 8.

(٣٣٢) Basra C.T.R., 1909, pp. 9-10.

من الولايات المتحدة الامريكية في هذا العام[٣٣٣] • وفي عام ١٩١١ حملت خمس عشرة باخرة من خط هامبرك ـ امريكا بالاضافة الى باخرتين بريطانيتين مستأجرتين من قبل الشركات الالمانية بضائع مختلفة الى ميناء البصرة وبزيادة قدرها ٢٦٪ عن العام السابق ، في حين ارسلت الشركة الروسية للملاحة خمس بواخر لهذا العام بحمولة اجمالية قدرها ١٠١٨٩ طن من الاخشاب والنفط والاسمنت[٣٣٤] ومن جهة اخرى شهد عام ١٩١٢ زيادة في الاستيرادات الالمانية بلغت ٣٣٪ وكان بعضها تخص سكة حديد بغداد بالاضافة الى المكائن والزجاج والزيوت والورق والادوية والبضائع القطنية والصوفية والصابون والسمنت واخشاب صناديق التمور ، مثلما وصلت ميناء البصرة خمس بواخر روسية حمولتها ٩٨٦٣ طن تحمل النفط من باطوم والواح الخشب والاعمدة الخشبية والسكر الروسي البلوري والناعم والزجاج والخزف[٣٣٥] • اما عام ١٩١٣ فانه ضرب رقما قياسيا في قيمة الاستيرادات التي بلغت ٣٨٩٩٢٧٣ باون اي بنسبة زيادة قدرها ٤٨٪ عن العام الذي سبقه وكانت الزيادة تتعلق بشكل رئيس بمواد سكة حديد بغداد وكذلك المنتوجات الزراعية الغذائية وبخاصة الرز وذلك لسوء الموسم الزراعي في العراق في هذا العام بسبب الظروف الطبيعية ، وقد وصلت البصرة عشرون باخرة المانية من خط هامبرك ـ امريكا تحمل شحنات مختلفة اهمها مواد تتعلق بمشروع سكة حديد بغداد وعدة زوارق ولنشات بخارية مفككة بالاضافة الى كميات كبيرة من النفط وحوالي ١٦٠٠ طن من الفحم الحجري[٣٣٦] • اما روسيا فانها ارسلت الى البصرة في

---

(٣٣٣) Basra C.T.R., 1910, p. 9.
(٣٣٤) Basra C.T.R., 1911, p. 10.
(٣٣٥) Basra C. T. R., 1912, p. 10.
(٣٣٦) Basra C.T.R., 1913, pp. 9-10.

هذا العام سبع بواخر حملت اليها النفط والاخشاب والزجاج والخزف الصيني[٣٣٧] .

وقد تحولت اسواق البصرة وبغداد وموانيء اخرى في الخليج العربي في هذه الفترة الى مستودعات للبضاعة الغربية ، ولم تكن هذه الاسواق بحاجة الى معظمها وانما كانت تتوارد على موانيها لاستبدالها بمنتجات هذه الاقطار الزراعية والحيوانية ولصالح فئة صغيرة من المنتجين واللاهثين وراء الشركات الاجنبية ، وقد سبب ذلك السيل الواسع من السلع غير الانتاجية تقليص انتاج الحرفيين المحليين ومن ثم توقفهم عن العمل وادى بالنتيجة الى نشوء ظاهرة تبعية الاقتصاد في منطقة الخليج الى الاقتصاد الرأسمالي وبخاصة البريطاني .

١ ـ الاقمشة

كانت صادرات الاقمشة القطنية البريطانية خلال الفترة (**١٨٣٥ ـ ١٨٤٠**) تشكل تقريبا نصف صادرات بريطانيا ، وفي اواخر الاربعينات بدأت البضائع الصوفية بمنافستها حتى استحوذت على ثلثي الصادرات منها[٣٣٨] ، وان الاقطار الاوروبية التي كانت تستورد من بريطانيا مانسبته **٥٠ ٪** من الاقمشة القطنية غدت في عام **١٨٦٠** لا تستورد سوى **١١ ٪** وفي عام **١٨٨٠** حوالى **٨ ٪** وفي عام **١٩١٣** فقط ٦٪ [٣٣٩] ، لذا كان على بريطانيا ان تعوض النقص في صادراتها من الاقمشة القطنية في البحث عن اسواق جديدة في الشرق ، ولئن كان الامر

---

(٣٣٧) Ibid, p. 12.

(٣٣٨) G. C. Allen, British Industries and their Organization, fourth Edition, London, 1959, p. 3.

(٣٣٩) Redford, op. cit., p. 47.

ميسورا في البداية فانه غدا معقدا في اواخر القرن التاسع عشر واوائل القرن العشرين بسبب منافسة الدول الاوربية التي اخذت بمبدأ التصنيع وطفقت هي الاخرى تبحث عن الاسواق لسلعها ، لذا تحولت اسواق الشرق وبضمنها منطقة الخليج الى ميادين للمنافسة التجارية بين المصالح الاجنبية ، تلك المنافسة التي تحولت الى صراع سياسي وستراتيجي فيما بعد .

كانت البصرة تستورد في ستينات القرن الماضي (١٨٦٥-١٨٧٠)أقمشة بريطانية متنوعة عن طريق الهند والتي كانت تشمل الخام بالوانه الثلاثة الاسمر والازرق والابيض والاقمشة الحريرية ، ما معدل قيمتها حوالي ٣٤٨٩٧ باون(٣٤٠) ، وليست لدينا احصائيات عن قيمة واردات الاقمشة في السبعينات ولكن يبدو ان الصناعة الوطنية بدأت تتعرض منذ ذلك الحين الى منافسة الاقمشة المستوردة واخذت تهددها بالزوال لدرجة اننا نحس بصدى صيحة متألمة تنطلق من جريدة الزوراء كتعبير عن ذلك الخطر بقولها « ان الثوب من القماش (الاباني) نوع من الاقمشة الهندية البريطانية يكلف باونا وسبعة شلنات في حين ان الثوب من القماش المحلي لايكلف سوى ثلاثة عشر شلنا فقط ولكن رغم ذلك بدأ الناس يميلون الى الاقمشة المستوردة رغم اقمشتنا الوطنية هي اكثر متانة(٣٤١) . وقد اتخمت

---

(٣٤٠) Basra C.T.R,, 1864-1870

يلاحظ ان القيمة اعطيت في الاصل بالقروش العثمانية وقد تم تحويلها على أساس كل ١١٠ قروش تساوي باون استرليني كما ان القيمة تأرجحت صعوداً وهبوطا وعلى سبيل المثال انخفض في ١٨٧٠ الى ٤٢٥٩ باون .

(٣٤١) الزوراء ، العدد ٣١٠ ، ٢٢ رمضان ١٢٨٩هـ - تشرين الثاني ١٨٧٢ . وردت الاسعار بالقروش العثمانية وتم تحويلها على اساس كل ١١٠ قروش تساوي باون .

اسواق العراق في عام ١٨٧٣ بالاقمشة القطنية حتى انخفضت أسعارها واخذت تنافس البضائع المحلية ، ويعلق القنصل البريطاني في بغداد على ذلك بقوله ان الاقمشة المستوردة بدأت تكتسح وتزيح الاقمشة المحلية من امامها لاسيما عندما اصبحت قيمة كل ٦ر٣ كغم منها تساوي باونا واحداً و شلنا واحدا[٣٤٢] .

ومن الجدير بالذكر ان العراق وايران كانا يستوردان الاقمشة القطنية من بريطانيا وبومباي عن طريق البصرة وغالبا ما كان يتم نقل البضائع الى ايران بواسطة الزوار الايرانيين الذين يفدون سنويا الى العتبات المقدسة ، وقد تقلصت تلك التجارة في عام ١٨٧٤ عندما ظهرت الخلافات بين الدولتين العثمانية والايرانية ، وعلى اثرها منعت الحكومة الايرانية رعاياها من التوجه الى العراق ، وقد استفادت روسيا من ذلك المنع لانها باشرت بتزويد ايران بما تحتاج اليه من بضائع قطنية ، لذا هرعت بريطانيا – من اجل ضمان استمرار تصريف بضائعها على الزوار الايرانيين الوافدين الى العراق – الى التوسط بين الحكومتين الايرانية والعثمانية لتسوية الخلافات بينهما ، وقد نجحت مساعي السفير البريطاني في اسطنبول لايجاد تلك التسوية ، واكد القنصل البريطاني في بغداد ان تجارة بريطانيا في العراق تعتمد على توافد الزوار الايرانيين اليها واضاف بان نسبة تصريف الاقمشة تتناسب طرديا مع اعداد الزوار الوافدين[٣٤٣] .

ومنذ ثمانينات القرن التاسع عشر زادت استيرادات منطقة الخليج من الاقمشة القطنية ، ولكن في بداية عام ١٨٨٥ شهدت اسواق بوشهر كسادا في تجارة الاقمشة ولم تستطيع تصريف ما لديها منها ، وباعت قسما

---

(٣٤٢) Baghdad C.T.R., 1873, p. 975.

(٣٤٣) Baghdad C.T.R., 1875, p. 1004.

منها بخسارة وكان السبب تضرر محصول القمح فيها الذي اثر بدوره على القوة الشرائية للسكان وكذلك بسبب انخفاض اسعار القران الايراني قياسا الى الباون الاسترليني[٣٤٤] واستمر وضع السوق في بوشهر كذلك الى عام ١٨٨٦ حيث خسر تجار الاقمشة القطنية المستوردة كثيرا نتيجة كساد السوق[٣٤٥] . لقد ادى هذا الانخفاض الكبير في التصريف في ميناء بوشهر الى توجيه الاقمشة القطنية الى ميناء البصرة ، حيث ارتفعت قيمة الاستيرادات منها خلال الاعوام (١٨٨٧ - ١٨٩٠) وصار معدلها (٤٣٨٥٥٨) باون[٣٤٦] . ومن زاوية العلاقات التجارية بين البصرة وموانيء الخليج الاخرى نلاحظ بان المحمرة كانت حتى بداية تسعينات القرن الماضي لاتزال تستورد ما تحتاج اليه اسواقها والمناطق الجنوبية من ايران من الاقمشة من اوربا مباشرة ولم تعد المحمرة تستورد من البصرة سوى الاقمشة الحريرية والقطنية السورية[٣٤٧] . ويجدر بنا ان نذكر بان اهم الاقمشة التي كانت تجد رواجا في رأس الخليج العربي هي الاقمشة القطنية ومنها الخام الاسمر الذي كان يباع على شكل قطع وزن الواحدة منها (٦ر٣) كغم تقريبا بسعر ستة شلنات وحوالي ثلاثة بنسات والاقمشة المطبوعة بسعر ستة شلنات وحوالي عشرة بنسات لنفس الوزن ، والاقمشة الرقيقة المطبوعة بسعر شلنين وحوالي ثمانية بنسات للقطعة الواحدة واغطية الرأس بسعر عشرة شلنات وحوالي ستة بنسات الدزينة الواحدة واغطية

---

(٣٤٤) (IOR) V/23/49 Sels. India 220 Report on the Trade of the Persian Gulf for the year 1885, p. 29.

(٣٤٥) (IOR) V/23/50 Sels. India 229 Report on the Trade of South Persia for the year 1886, p. 22.

(٣٤٦) Basra C.T.R., 1887-1890.

انظر ملحق (٢)

(٣٤٧) Mohammerah C.T.R., 1895, p. 20.

الرأس بسعر عشرة شلنات وحوالي ستة بنسات للدزينة الواحدة(٣٤٨) ٠
ومما يلفت النظر ان معظم التجارة كانت بيد المستوردين الذين كانوا بدورهم وكلاء للشركات التجارية والمصانع في مانجستر(٣٤٩) ٠ ويبدو واضحا ان معظم الاقمشة الواردة الى ميناء البصرة حتى مطلع القرن العشرين كانت من منشأ بريطاني وظلت مبيعاتها في زيادة مستمرة حتى بلغت في عام ١٩١٠ مبلغ ١١٠٤٨١٠ باون اي حوالي نصف استيرادات البصرة في ذلك العام بسبب شيوع استعمال اقمشة مانجستر وتفضيلها كليا على الاقمشة المحلية(٣٥٠) ٠ كما ان الاقمشة الصوفية ازدادت مبيعاتها هي الاخرى وارتفعت من ٢٦٧٦٠ باون في عام ١٩٠٦ الى ١٠٧٩٢٠ باون في عام ١٩١٢(٣٥١) ٠ في حين حافظت الاقمشة الحريرية على معدلاتها ولم يتجاوز الـ ١٥٫٥٠٠ باون(٣٥٢) ٠ ويظهر لنا واضحا دور مصانع مانجستر المتنوعة لدرجة لم تستطع الصناعات المحلية في المنطقة ان تجد الفرصة لتطوير نفسها واضطر معظم الحرفيين الى تصفية اعمالهم وتحولوا مكرهين الى باعة مفرد لتصريف تلك الاقمشة المستوردة ووكلائهم في البصرة ورأس الخليج العربي في اغراق السوق بالاقمشة ٠

٢ ـ السكر

كانت قيمة مستوردات البصرة من السكر خلال ستينات القرن التاسع

---

(٣٤٨) (IOR) Admin. Report Sels India 385, Report on the Trade and Commerce of Mohamerah and Karun River for the yeor, 1900, p. 80.

(٣٤٩) Ibid, p. 89.

(٣٥٠) Basra C.T.R., 1910, p. 14.

Basra C.T.R., 1906-1912.

(٣٥١) انظر الملحق رقم (٢) ٠

(٣٥٢) انظر الملحق رقم (٢) ٠

عشر غير مستقرة ويمكن اعتبار المبلغ ٢٠٠٠٠ باون معدلا سنويا لتلك الحقبة • لقد بلغ معدل الاستيرادات على سبيل المثال من السكر للاعوام ١٨٦١ – ١٨٦٥ حوالي ٤٥٠٠٠ باون في حين هبطت القيمة الى ١٨٠٠ باون في عام ١٨٦٩[٣٥٣] • واصبحت كميات السكر المطروحة في اسواق البصرة عام ١٨٧٣ كبيرة لدرجة انخفضت اسعارها الى الحد الادنى ويعزى ذلك الى ان ايران التي كانت تمون بالسكر من العراق اخذت تحصل على قسم مما تحتاج اليه من روسيا عن طريق تبريز[٣٥٤] • ويبدو ان تجارة استيراد السكر كانت بيد التجار العراقيين وهم الذين كانوا يقومون باعادة تصديره الى ايران ويوضح ذلك وصول كميات من هذه المادة في عام ١٨٧٦ من بورسعيد الى البصرة على ظهر احدى بواخر شركة الهند البريطانية لصالح التاجر العراقي رزق فتح الله عبود وقد تضررت تلك الشحنة في الطريق وطلب التاجر من القنصل البريطاني في البصرة الكشف على الصفقة بغية تعويضه[٣٥٥] • وفي ثمانينات القرن الماضي اشتدت المنافسة بين السكر الالماني والسكر الفرنسي في أسواق ايران ، لذا اغرقت تلك الاسواق بكلا النوعين[٣٥٦] وسبب ذلك الفيض هبوطا في استيرادات البصرة بصفتها الممون لاسواق ايران • وكان المتوقع للسكر الفرنسي ان يستحوذ على السوق وقد حاول التجار العراقيون

---

(٣٥٣) انظر الملحق رقم (٢) • Basra C.T.R., 1864-1869,

(٣٥٤) Baghdad C.T.R., 1873, p. 975.

(٣٥٥) (IOR) FO/602/55.

رسالة نعوم سركيس المؤرخة ١٥ حزيران ١٨٧٦ المعنونة الى القنصل البريطاني في البصرة •

(٣٥٦) (IOR) V/23/50 Sels. India 229, Reports on the Trade of South Persia 1886, p. 22.

ارسال كميات من السكر المخروطي الفرنسي الى ايران ولكن اسواقها كانت غاصة بالسكر الفرنسي والبلجيكي بالاضافة الى السكر الروسي الذي صارت تحصل عليه عن طريق البحر الاسود وبحر قزوين ، لذا اضطر التجار العراقيون الى بيع سكرهم بخسارة ، ولما وصلت شحنة من السكر من مرسيليا الى ميناء البصرة ظلت مكدسة في اسواقها دون ان تجد من يشتريها(٣٥٧) .

وعلى العموم نستطيع القول بان معدل قيمة استيراد السكر الى البصرة في ثمانينات القرن التاسع عشر بنوعيه المخروطي والناعم كان حوالي ٤٢٠٠٠ باون(٣٥٨) في حين سجلت تسعينات القرن المذكور زيادة كبيرة عندما اصبح معدل استيراداتها ١١٣٠٠٠ باون(٣٥٩) . وكان السكر الفرنسي خلال هذه الفترة هو الذي يسيطر على الاسواق وان بدأت منافسة طفيفة من قبل السكر المصري منذ عام ١٨٩٩(٣٦٠) وفي عام ١٩٠١ وصلت البصرة الباخرة الروسية كورنيلوف Kornilof وعلى ظهرها نماذج من السكر الروسي من اجل ايجاد الاسواق لها في المنطقة(٣٦١) . ولكن منذ عام ١٩٠٥ بدأ الطلب على السكر الفرنسي يتناقص في اسواق البصرة بسبب منافسة السكر المخروطي البلجيكي والسكر المصري له وبصورة عامة كانت تجارة السكر لاتزال مربحة ، لذا تشجع التجار على استيراد كميات كبيرة منه لدرجة غصت اسواق البصرة في عام ١٩٠٦ بمختلف انواعه الالماني والبجيكي والفرنسي والروسي التي وصلت اليها

---

(٣٥٧) Baghdad C.T.R., 1887-1888, p. 1.

(٣٥٨) انظر الاحصائية في ملحق رقم (٢) .

(٣٥٩) انظر الاحصائية التفصيلية في ملحق رقم (٢) .

(٣٦٠) Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٣٦١) Basra C.T.R., 1901, p. 5.

بالتتابع وخلال فترة قصيرة مما سبب هبوطا كبيرا في الاسعار(٣٦٢) اما عام ١٩٠٧ فقد سجل تحسنا في اسعار السكر المخروطي بسبب قلة ما وصل منه الى ميناء البصرة وذلك لارتفاع اسعاره في المنشأ ، الا ان الأسواق المحلية لم تستجب تماما لتلك الزيادة وانما مالت الى استيراد السكر الناعم والبلوري بدلا منه(٣٦٣) وفي عام ١٩٠٨ هبط سعر الصندوق الواحد(٣٦٤) من السكر المخروطي من باونين الى باون و ٨ شلنات في حين ارتفع سعر الكيس(٣٦٥) من السكر الناعم من باون و ١٢ شلنا الى باون و ١٥ شلنا وبالتالي قلت الكميات المستوردة منه(٣٦٦) ومما يلاحظ في هذه الفترة ان سكر سنت لويس St. Louis الفرنسي المخروطي كان هو المفضل في السوق رغم ان سعر الصندوق الواحد(٣٦٧) منه كان اكثر من باونين بقليل ، وقد شرع في هذا العام باستيراد كميات غير قليلة من السكر البلجيكي المخروطي ماركة (R.T.) المعبأ في الاكياس بنسبة ٣٢ قالبا في الكيس الواحد بسعر ١٩ شلنا و ١٠ بنسات وهو ارخص من السكر الفرنسي ومن جهة اخرى سجلت تجارة السكر الناعم زيادة كبيرة في الاستيراد وارباح وفيرة للتجار علما بان تجارة هذا النوع من السكر الذي اشتهر بالماركة (S.P) الالمانية كانت بيد الشركات الالمانية(٣٦٨) ، هذا ولما كان

---

(٣٦٢) Basra C.T.R., 1906, p. 5.

(٣٦٣) Basra C.T.R, 1907, p. 7.

(٣٦٤) كان الصندوق يحوي ٣٦ قالبا من السكر المخروطي زنة القالب الواحد حوالي ٢ كغم .

(٣٦٥) الكيس من السكر كان يزن حوالي ٧٥ كغم .

(٣٦٦) Basra C.T.R., 1908, pp. 7-8.

(٣٦٧) زنة الصندوق الفرنسي من السكر المخروطي كان ١٠٠ كغم .

(٣٦٨) Basra C.T.R., 1909, p. 9.

معظم السكر المستورد الى العراق يعاد تصديره الى ايـران ، لـذا افلحت الشركة البلجيكية للسكر المخروطي في السيطرة عـلى السـوق بابتكارهـا تعبئة قوالب السكر في الاكياس كما مر بنا وبذلك اصبحت اسهل نقلا على ظهور البغال الى ايران من الصناديق وقد اضطرت الشركات الاخـرى ان تحذو حذوها لانها باتت هي المفضلة لدى التجار وارباب القوافل[(٣٦٩)] . ومن جهة اخرى زاد الاقبال على السكر المخـروطي البلجيكي المعبـأ فـي الاكياس وفضل على سكر (St. Louis) الفرنسي ليس فقـط بسبب رخصه او لكونه معبأ في الاكياس وانما لصغر حجم قوالبه الـذي صـار يلبي كل الطلبات ويبدو ان اسعار السكر سواء المخروطي منه او الناعم لم تستقر خلال عام ١٩١٠ بسبب المنافسة بين الشركات وتأرجح الكميات فـي السوق[(٣٧٠)] وفي عام ١٩١١ زاد استيراد السكر المخروطي في الوقت الذي قل استيراد السكر الناعم واستمر السكر البلجيكـي مفضلا عـلى سـكر (St. Louis) الفرنسي لرخصه حيث كان معدل سعر السكر البلجيكي خلال العام حوالي باون و ١٤ شلنا لكل ١٠٠ كغم[(٣٧١)] في حين كان معدل سعر السكر الفرنسي حوالي الباونين لنفس المقدار من الوزن[(٣٧٢)] . وفي عام ١٩١٢ ارتفعت اسعار السكر المخروطي بسبب قلة استيراد السكر الناعم حتى وصلت اسعاره الى باونين و ١٨ شلنا لكل ١٠٠ كغم ووصلت اسواق البصرة في هذا العام كميات كبيرة من السـكر الصيني والسـكر الانكليزي مما سبب انخفاضا في اسعار السكر بصورة عامة[(٣٧٣)] وفي عام ١٩١٣ تـم

---

(٣٦٩) Basra C. T. R., 1910, p. 8.

(٣٧٠) Basra C.T.R., 1910, p. 9.

(٣٧١) وردت اصلا ١٧ شلن لكل هندردويت Cwt.

(٣٧٢) وردت اصلا ٤٧ ــ ٥٢ فرنكا . Basra C.T.R., 11, p. 9.

(٣٧٣) Basra C.T.R., 1912, p. 9,

استيراد كميات كبيرة جدا من السكر الناعم بقيمة ٤٨٠٩٩٩ باون حوالي ضعف قيمة ما استورد من السكر المخروطي[٣٧٤] وغصت الاسواق بمادة السكر ، وقد بيعت كميات كبيرة منها بخسارة لدرجة اشهر فريق من تجاره افلاسهم ، اما الذين احتفظوا بسكرهم فيبدو انهم حققوا ارباحا خيالية بسبب اندلاع الحرب في عام ١٩١٤ .

من هذا الاستعراض لمقادير السكر واسعاره وتجارته يتضح لنا بان البصرة غدت سوقا كبيرا لهذا الفرع من التجارة وكانت تمون العراق وايران بهذه المادة بالاضافة الى موانيء الخليج الاخرى عندما كانت تقدم السفن الشراعية الى البصرة في مناسبات كثيرة للتزود بالمواد الاستهلاكية مثلما كانت تمون شبه الجزيرة العربية برا .

٣ ـ الالواح وصناديق التمور

كانت البصرة تعتمد بشكل رئيس على جذوع وسعف النخيل لاغراض متعددة سواء في البناء او الوقود او لصنع الخصاف ، وكانت تفي بالغرض الى حد كبير ، وتشير احصائيات الستينات من القرن الماضي بان معدل قيمة مستوردات البصرة من الالواح الخشبية كانت لاتزيد على ٢٠٢٣ باون[٣٧٥] . وليست لدينا احصائية دقيقة عن سبعينات القرن المذكور ولكننا نستطيع القول بان قيمة المستوردات من الالواح الخشبية لم تتعد معدلات الستينات ، اما ثمانينات القرن فان معدل المستورد من الالواح الخشبية وصناديق التمور قد زاد على ٤٠٠٠٠ باون[٣٧٦] ولم يرتفع معدل قيمة الواردات في التسعينات عن هذا الرقم رغم ان صناديق التمور الجاهزة اخذت تحل تدريجيا محل الاقفاص والخصاف وان الالواح الخشبية لاغراض البناء

(٣٧٤) Basra C.T.R., 1913, p. 10.

(٣٧٥) Basra C.T.R., 1864-1870.

(٣٧٦) انظر استيرادات هذه المادة التفصيلية فى الملحق رقم (٢) .

وحرفة النجارة قد شاع استعمالها ، وكانت بعض الألواح الخشبية ترد من زنجبار على متن السفن الشراعية وتصل البصرة في اوائل الخريف مع موسم التمور لتشحن باثمانها تمورا من البصرة[٣٧٧] ، اما اخشاب صناديق التمور فكانت تستورد من قبل الشركات البريطانية العاملة في البصرة من النرويج والنمسا وهي شبه جاهزة وبرفقة حديدها ومساميرها ، ولم يكن ينقصها سوى عملية التركيب[٣٧٨] وكانت الصناديق المستوردة من النمسا ارخص ثمنا من تلك المستوردة من النرويج ولكن الثانية كانت اكثر جودة[٣٧٩] ، وقد تضاعف معدل مستوردات الصناديق والالواح الخشبية خلال العقد الاول من القرن العشرين لاسيما بعد قدوم البواخر الروسية الى ميناء البصرة منذ ١٩٠١ وهي تحمل على متنها الالواح الخشبية من مختلف الاحجام ولمختلف الاغراض وبدأت بمنافسة الالواح الخشبية التي كانت تستورد في السابق من سنغافورة وزنجبار[٣٨٠] واصبحت كميات الاخشاب الواصلة الى الميناء تزيد كثيرا عن حاجة القطر[٣٨١] وكثيرا ما خسر تجار

(٣٧٧) Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٣٧٨) كان حجم الصندوق الواحد ١٧ × ١٠ × ٨٫٧٥ انج من الداخل للطول والعرض والارتفاع اما سمك الواح الغطاء والقاعدة والجانبين فكان ½ انج وسمك النهايتين ¾ انج وكان سعر كل ١٠٠٠ صندوق يساوي ٣٢ باونا وكلفة تركيب كل ١٠٠٠ صندوق في البصرة تساوي ١١ شلنا و٨ بنسات اي ان تركيب الصندوق الواحد كان يكلف أكثر من نصف فلس بقليل . فيما كانت كلفة صنع ١٠٠٠ صندوق في البصرة تعادل ٥٠ باونا. لذا كان مصدرو التمور يفضلون دائما أستيراد الصناديق الجاهزة .

(٣٧٩) Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٣٨٠) Basra C.T.R., 1902, p. 4.

(٣٨١) Basra C.T.R., 1903 pp. 4, 9.

صناديق التمور وبخاصة في السنوات التي كان يقل فيها انتاج التمور في البصرة كما حدث مثلا في عام ١٩٠٤[٣٨٢] وتشير الاحصائيات بان كمية الالواح الخشبية المستوردة في عام ١٩٠٦ قد تضاعفت خمس مرات قياسا الى كمية عام ١٩٠٥ ومعظمها اتت من روسيا والفيوم وبموجب مواصفات وابعاد خاصة تناسب الطلب المحلي[٣٨٣] • واستمرت الزيادة في الالواح الخشبية والصناديق الجاهزة في عام ١٩٠٧[٣٨٤] ، اما في عام ١٩٠٨ فقد وصلت الى ميناء البصرة كميات كبيرة من الالواح والصناديق من التمسا والمجر والنرويج وروسيا بحيث بلغت قيمة المستوردات من الصناديق الجاهزة حوالي ١١٦٧٤١ باون وقيمة الالواح ٥٣١٥١ باون[٣٨٥] وقد اتخمت السوق بهما مما سبب انخفاضا في الاستيراد في عام ١٩٠٩[٣٨٦] ليس لهذا السبب فحسب وانما لان الحكومة الايرانية الغت الرسوم المفروضة على الاخشاب المستوردة للاغراض الصناعية وبذلك زاد استيراد الاخشاب في ميناء المحمرة وهاجر عدد كبير من بناة السفن البحرانيين المقيمين في البصرة الى المحمرة التي اصبحت بعد هذا التاريخ مركزا رئيسا في منطقة شط العرب لصناعة القوارب والسفن المحلية[٣٨٧] بعد ان كانت البصرة تحتل ذلك المركز من قبل • وفي عام ١٩١١ احجم المستوردون عن استيراد كميات جديدة من الصناديق لوجود الكثير منها في الاسواق من بقايا

---

(٣٨٢) Basra C.T.R., 1904, p. 4.

(٣٨٣) Basra C.T.R., 1906, pp. 6, 13.

(٣٨٤) Basra C.T.R., 1907, pp. 7, 13.

(٣٨٥) Basra C.T.R., 1908, pp. 8, 14.

(٣٨٦) Basra C.T.R., 1909, p. 9.

(٣٨٧) Arabistan CT.R., 1909, p. 4.

السنين الماضية[٣٨٨] اما عام ١٩١٢ ، فانه شهد زيادة في الاستيراد لكلا النوعين من الاخشاب ، الصناديق الجاهزة والالواح • اما عام ١٩١٣ فانه سجل انخفاضا في قيمة مستوردات الصناديق الجاهزة[٣٨٩] وهكذا نجد ان هذا الفرع من التجارة اثر بشكل واضح على الحرفين الذين كانوا يمارسون صنع الاقفاص والصناديق لانها باتت تستورد شبه جاهزة ، ومن جهة أخرى سبب تفاوت الرسوم الكمركية المفروضة على الالواح بين المحمرة وميناء البصرة هجرة الحرفيين الماهرين من البصرة الى المحمرة لرخص الاخشاب فيها •

٤ ـ صفيح النفط •

اشتهر العراق بنفطه منذ العصور القديمة وحاول مدحت باشا أستغلال آبارها بصورة فعلية بامكانياته المتاحة الا ان مبادراته لم تتواصل من قبل الولاة الذين خلفوه ، لذا ظل القطر مستوردا لمختلف انواع زيوت الاضاءة وليست لدينا اشارات محددة عن استيراد البصرة للنفط في ستينات القرن التاسع عشر وانما هناك اشارة الى استيرادها لزيوت الاضاءة من انكلترة والهند بمبلغ ١٥٠ باون في السنة[٣٩١] • اما في ثمانينات القرن الماضي فهناك أشارة الى ان البصرة كانت تستورد ما قيمته ٨٦٥٨ باون من النفط الروسي عن طريق الهند[٣٩٢] ، وكانت هناك منافسة حادة في أسواق الخليج وبخاصة بوشهر والبصرة بين النفط الروسي والنفط الامريكي

---

(٣٨٨) Basra C.T.R., 1911, p. 9.
(٣٨٩) Basra C.T.R., 1912, p. 16.
(٣٩٠) Basra C.T.R., 1913, p. 19.
(٣٩١) Basra C.T.R., 1864-1866, pp. 260-261.
(٣٩٢) Basra C.T.R., 1887, p. 5.

المستوردين الى المنطقة عن طريق بومباي وكراجي بواسطة تجار وطنيين في كلا المينائين وان رخص النفط الروسي مكنه من منافسة النفط الامريكي رغم جودة النوع الاخير • وفي عام ١٨٨٧ وصلت ميناء بوشـهر باخـرة امريكية قادمة من نيويورك مباشرة وعليها شحنة كبيرة من النفط افرغت قسما منها وتوجهت بالبقية الى البصرة(٣٩٣) ويبدو ان المنطقة لم تكن بعد قد اعتادت استعمالات النفط على نطاق واسع ، لذا ظلت كميات كبيرة منه مكدسة في الاسواق دون تصريف الامر الذي ادي الى تقليص استيراده في السنوات اللاحقة وفعلا لم يستورد منه في عام ١٨٨٩ سوى ماقيمتـه ٦٠٥٠ باون وان عادت البصرة الى استيراد كميات كبيرة من النفط في عام ١٨٩٠ فانها باتت تبيعه في أسواق جديدة منها اسواق المحمرة وجنوب ايران لان صفيح النفط كان ينقل اليها بواسطة القوارب المحليـة مـن البصرة(٣٩٤) واستمرت كميات النفط المستوردة تزداد سـنويا بصـورة تدريجية حتى بلغت قيمة ما استورد منها في عام ١٨٩٤ حـوالى ٢٤٩٤٨ باون(٣٩٥) ، ويظهر ان البصرة صارت مركزاً لتوزيع النفط في رأس الخليج العربي على الموانيء العربية المجاورة والى جنوب ايران عن طريق المحمرة وعلى المحافظات الايرانية الغربية عن طريق كرمنشـاه وذلـك لصعوبة طريق بوشهر اصفهان • ومما يوضح ذلك ان بوشهر استوردت في عام ١٨٩٤ كميات كبيرة من النفط الا انها لم تستطع تصريفه ، لذا

---

(٣٩٣) (IOR) V/23/56 Sels. India 259, Report on the Trade of South Persia and the Persian Gulf for the year 1888, p. 28.

(٣٩٤) Mohammerah C.T.R., 1890, p. 2.

(٣٩٥) Basra C.T.R., 1894, p. 8.

أعادت تصديره الى البصرة حيث يتوفر سوق التصريف[٣٩٦] • ومن الجدير بالذكر ان النفط الروسي كان حتى عام ١٨٩٩ هو المسيطر على الاسواق في البصره ولم يكن النفط الامريكي ذا شهرة فيها[٣٩٧] • وفي مطلع القرن العشرين ازدادت كميات النفط المستوردة الى البصرة وكانت الزيادة بسبب المنافسة في السوق بين علامتين تجاريتين روسيتين اختص كل مستورد بعلامة منها وان الباخرة كورنيلوف (Kornilof) وهي باخرة روسية قديمة الطراز قامت برحلتين خلال عام ١٩٠١ الى البصرة جلبت في اولاهما ٥٠٠٠ صفيحة من النفط وفي رحلتها الثانيـــة اتت بـ ١٦٥٠٠ صفيحة[٣٩٨] وادى ذلك الى انخفاض الاستيراد من مبلغ ٣١٣٤٦ باون في عام ١٩٠١ الى مبلغ ١١٧٩٥ باون في عام ١٩٠٢ لكثرة ما كان موجودا منه في اسواق البصرة[٣٩٩] ثم زاد الاستيراد في السنوات اللاحقة بصورة تدريجية ويبدو ان اسواق البصرة حتى عام ١٩٠٥ لم تكن تستورد سوى النفط الروسي حتى ان الكيروسين الهندي قد انقطع أستيراده كليا منذ سنوات[٤٠٠] • ومن جهة اخرى سجل عام ١٩٠٦ زيادة في استيرادات النفط بلغت الضعف حيث تم استيراد حوالى ١١١٠٠٠ صفيحة من النفط الى البصرة كان منها ٥٢٠٠٠ صفيحة من النفط الروسي و٥٩٠٠٠ صفيحة من النفط الامريكي[٤٠١] الذي أخذ ينافس النفط الروسي وبخاصة عند

---

(٣٩٦) (IOR) V/23/67 Sels. India 326, Report on the Trade and Commerce of Consular District of Bushire for the year, 1894, pp. 23.

(٣٩٧) Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٣٩٨) Basra C.T.R., 1901, p. 5.

(٣٩٩) Basra C.T.R., 1902, p. 9.

(٤٠٠) Basra C.T.R., 1905, p. 6.

(٤٠١) Basra C.T.R., 1906, p. 6.

مباشرة الخط الملاحي الجديد هامبرك ـ امريكا بتنظيم رحلاته الى البصرة[٤٠٢] لذا تكدست كمياته في السوق دون تصريف مما ادى الى انخفاض الاستيراد في عام ١٩٠٧ ثم تبعه زيادة كبيرة في عام ١٩٠٨[٤٠٣] بسبب منافسة المستوردين المتعاملين مع شركات صفيح النفط ذات العلامات التجارية المختلفة ، ومن بين العلامات الروسية التي اشتهرت في أسواق البصرة علامة الانكر Anchor والنجمة والهلال Moon and Star والثلاث نجمات Three Stars والمصباح Lamp وكان النفط الروسي يشكل حوالي ثلثي كميات النفط المستوردة الى البصرة وكان سعر الصفيحة منه يتراوح بين خمسة شلنات واربعة بنسات وبين ستة شلنات وثمانية بنسات ، وقد ازداد الطلب على النفط الروسي وبات هو المفضل على النوعية المستوردة من النفط النمساوي المجرى والهندي التي اشتهرت بعلامتها التجارية القردMonkey والنجمتين Two Star والخروف Sheep والببغاء Parrot والشمس Sun وكان سعر الصفيحة من هذه الانواع يتراوح بين اربعة شلنات وبين ٥ شلنات واربعة بنسات [٤٠٤] وفي عام ١٩٠٩ انخفضت اسعار النفط في اسواق البصرة وصار معدل سعر الصفيحة الواحدة من النفط حوالى أربعة شلنات وبنسين واصبحت العلامات التجارية المفضلة في الاسواق هي الانكر والنجمة والهلال وهما علامتان

---

(٤٠٢) انظر الفصل الثالث بحث الشركات التجارية ٠

(٤٠٣) انظر جدول الواردات في الملحق رقم (٢) ٠

(٤٠٤) Basra C.T.R., 1908, p.7.

وردت الاسعار في الاصل بالروبيات ٤ـ٥ روبية و٣ـ٤ روابية وقد تم التحويل على اساس الباون ١٥ روبية ٠ ولكل شركة عبوتهـا الخاصة فلا يصح المقارنة بين اسعار الشركات المتباينة ٠

روسيتان[٤٠٥] • واستمرت صفائح النفط بالتدفق على ميناء البصرة عام ١٩١٠ سواء الروسية منها او الامريكية ، اما صفائح النفط النمساوية المجرية فانها قلت ، ومن جهة اخرى استمرت الاسعار منخفضة رغم ان مدينتي كربلاء والنجف باشرتا في هذا العام باستهلاك النفط بكميات كبيرة[٤٠٦] ويبدو لي انه أستعمل لاغراض اضاءة المرقدين الشريفين في تينك المدينتين الى جانب الشموع ، بالاضافة الى استعماله لتنوير أزقة المدينتين المزدحمتين دوما بالزوار الوافدين •

ومنذ عام ١٩١١ زاد الطلب على النفط الامريكي ووصلت باخرتان من الولايات المتحدة الامريكية الى البصرة وهما تحملان كميات من صفيح النفط الا ان النفط الروسي قل استيراده في هذا العام في حين لم يستورد النفط النمساوي المجري ، ولئن قلت كميات النفط المستوردة في عام ١٩١١[٤٠٧] الا انها ازدادت بشكل كبير في عام ١٩١٢ عندما وصلت باخرتان من الولايات المتحدة الامريكية وعلى متنها حوالي ١٥٠٠٠٠ صفيحة من النفط تخص شركة ستاندر اويل كما وصلت البواخر الروسية وهي تحمل ٥٢٦٠٠ صفيحة من النفط من باطوم وقد بدأت شركة النفط الانكلو ايرانية انتاجها في هذا العام ايضا[٤٠٨] • وفي عام ١٩١٣ زادت قيمة المستورد من النفط الى البصرة ووصلت الى ٩١٤٨٤ باون اي بنسبة عشرة اضعاف ونصف الضعف من استيرادات عام ١٨٨٧ وسبب الزيادة في هذا العام هو استيراد صفيح النفط من انتاج الشركة الانكليزية ـ الايرانية

---

(٤٠٥) Basra C.T.R., 1909, pp. 0-9.

(٤٠٦) Basra C.T.R., 1910, p. 8.

(٤٠٧) Basra C.T.R., 1911, p. 14.

(٤٠٨) Basra C.T.R., 1912, p. 9.

عن طريق المحمرة والتي سيطرت على اسواق البصرة تماما بسبب اعتدال أسعارها لقلة تكاليفها ورخص أجور شحنها وكانت اسعار صفيح النفط من الدرجة الاولى منها ماركة الاسد والشمس ستة شلنات وثمانية بنسات ومن علب الدرجة الثانية ماركة النخلة خمسة شلنات واربعة بنسات ، اما البترول (أي الكازولين) فكان يباع بسعر شلن واحد وثمانية بنسات للغـالون الواحد والبانزين بسعر شلن وبنسين للغالون الواحد[٤٠٩] • ويظهر من التقارير التجارية للقناصل البريطانيين في البصرة بانهم كانوا ينظرون بعين الحسرة الى مبيعات الشركة الروسية والامريكية لصفيح النفط في المنطقة ومن ثم الى الارباح التي كانت تجنيها تلك الشركات والتي أخذت تهدد المصالح التجارية البريطانية في المنطقة ، لذا جاهدوا في سبيل الحصول على أمتياز نفط جنوب ايران ليوقفوا به تدفق النفط الروسي والامريكي ومن ورائهما نفوذ تينك الدولتين ، وقد افلحت الشركة البريطانية بالانتاج في عام **١٩١٣** وكان ايذانا بالحصول على امتيازات نفطية أخرى في طول وعرض المنطقة فيما بعد •

٥ ــ البن

كان البن يستورد من سواحل الملبار في الهند في ستينات القرن الماضي وبكميات وصلت قيمتها في عام **١٨٦٦** مبلغ **٢٣٨٢٥**باون[٤١٠] •

---

(٤٠٩) Basra C.T.R., 1913, pp. 10, 18.

وردت الاسعار ٥ ، ٤ روابيات وربية واحدة ، واربعة آنات على التوالي وقد تم التحويل على أساس الباون يساوي ١٥ روبية وهو السعر السائد آنئذ •

ويبدو ان حجم هذه العلب كانت تختلف عن حجـوم علب باقي الشركات وفي الغالب كانت اكبر حجما •

(٤١٠) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259.

ارتفعت تلك القيمة في عام ١٨٧٠ الى ٣٦٧٩٠ باون[٤١١] ويبدو ان استيراد البن الى البصرة قل في السنوات اللاحقة لاسباب غير واضحة تماما ربما كان بعضها يعود الى ظروف انتاجية وليست لدينا احصائية دقيقة عن سبعينات القرن المذكور الا ان معدل قيمة استيراداته في ثمانينات القرن أصبح ١٦٠٠٠ باون[٤١٢] • ثم زاد استيراده في التسعينات حتى غدا معدله ٣٢٠٠٠ باون[٤١٣] • ومن جهة اخرى كان البن حتى بداية القرن العشرين لايزال يستورد من الهند ولم يكن العراقيون يميلون الى استهلاك بن أمريكا الجنوبية وفي عام ١٩٠١ بلغت قيمة المستورد من القهوة حوالي ٥٣٢٦٩ باون ولم تكن الزيادة نتيجة كثرة الاستيراد فحسب وانما لارتفاع اسعارها في الاسواق الخارجية ، لدرجة استورد التجار البصريون كميات غير قليلة من البن اليمني من المخا في هذا العام[٤١٤] • وفي عام ١٩٠٥ تم استيراد كميات كبيرة من بن امريكا الجنوبية الرخيص حتى أصبح البن اليمني قليل الاستعمال[٤١٥] • وفي عام ١٩٠٨ هبطت أسعار القهوة من الدرجة الثانية وهو النوع المستهلك في البصرة بمعدل عشر شلنات في الكيس الواحد[٤١٦] • ورغم ان اسعارها ارتفعت في عام ١٩١١ من ثلاثة باونات وثلاث شلنات للكيس الى أربعة باونات فان البصرة استمرت على استيراد ما تحتاج اليه من هذه المادة وبلغت قيمة مشترياتها حوالى ٧٢٦٨٨ باون[٤١٧] • أما في العامين اللاحقين فان الكميات المستوردة منها

---

(٤١١) Basra C.T.R., 1870, p. 298.

(٤١٢) Basra C.T.R., 1887-1890.

(٤١٣) انظر جدول أستيرادات البن في الملحق رقم (٢) •

(٤١٤) Basra C.T.R., 1905, p. 5.

(٤١٥) Basra S.T.R, 1905, p. 5.

(٤١٦) وزن الكيس هندردويت = ١١٢ ليبرة = ٨ر٥٠ كغم •

(٤١٧) Basra C.T.R., 1911, pp. 9, 13.

كانت أقل بسبب وجود مقادير منها في الأسواق من بقايا الاعوام الماضية[٤١٨] واستمرت اسعارها مرتفعة طيلة عام **١٩١٢**[٤١٩] وقد هبطت في عام **١٩١٣** واستقرت على ثلاثة باونات واحدى عشر شلنا وستة بنسات[٤٢٠] .

٦ ـ الشاي

لم يستطع الشاي منافسة القهوة في البصرة بسهولة ، وليست لدينا احصائيات دقيقة عن كميات وقيمة المستورد منه خلال ستينات وسبعينات وحتى ثمانينات القرن التاسع عشر ، ويبدو ان المستورد منه كان ضئلا يكاد لا يذكر ، اما معدل قيمة استيراداته لتسعينات القرن المذكور **(١٨٩٢–١٨٩٩)** من الهند فقد بلغ حوالي ستة آلاف باون[٤٢١] ، ولكن منذ مطلع القرن العشرين زاد استهلاكه نسبيا وزاد استيراده ، لاغراض الاستهلاك ولاعادة التصدير الى بعض اقاليم ايران الجنوبية عن طريق المحمرة[٤٢٢] . وكان حوالي ¾ الشاي الوارد الى البصرة يأتي من الهند وسيلان بسعر باون وخمسة شلنات للصندوق الواحد[٤٢٣] ، علما بان تعود الناس على شرب الشاي كان يجري ببطء جدا وانهم كانوا لايزالون يفضلون القهوة عليه ، وان معدل قيمة استيراداته في العقد الاول من القرن العشرين بلغ حوالي **١٩٠٠٠** باون[٤٢٤] زاد في السنوات الاربع

---

(٤١٨) انظر جدول الاستيرادات في الملحق رقم (٢) .

(٤١٩) Basra C.T.R., 1912, p. 9.

(٤٢٠) Basra C.T.R., 1913, p. 10.

(٤٢١) انظر جدول الاستيرادات في الملحق رقم (٢) .

(٤٢٢) Basra C.T.R., 1904, p. 4.

(٤٢٣) يزن صندوق الشاي ٧٥ ليبرة اي حوالي ٣٤ كغم .

(٤٢٤) خلال (١٩٠١ ـ ١٩٠٩) انظر جدول الاستيرادات الملحق رقم (٢) .

التي سبقت الحرب العالمية الأولى واصبح ٢١٥٠٠ باون[٤٢٥].

٧ ـ أكياس الجوت

كانت أكياس الجوت تستورد من الهند وتستخدم لاغراض تعبئة الحبوب والتمور الجافة وكانت كميات البالات المستوردة منها تتفاوت تبعاً لاختلاف أنتاج المحاصيل الزراعية فى القطر من سنة الى أخرى . وليست لدينا احصائية عن قيمة المستورد منها في ستينات وسبعينات القرن الماضي ولكن أحصائيات الثمانينات تشير الى ان معدل قيمة استيرادها بلغ حوالى ١٠٠٠٠ باون[٤٢٦] زاد في تسعينات القرن الى حوالي ٣١٠٠٠[٤٢٧] . ومن الجدير بالذكر ان مقادير استيراد الجوت كانت تتناسب طرديا مع صادرات الحبوب والتمور الجافة ، وقد امتاز العقد الاول من القرن العشرين بزيادة أستيراد الاكياس وحبال القنب تبعا للزيادة المضطردة لتصدير الحبوب والتمور باستثناء عام ١٩٠٩ عندما فرض الحظر على تصدير الحبوب فى ذلك العام وعندما رفع الحظر فى عام ١٩١٠ ازداد أستيراد الاكياس بشكل كبير واصبح معدل قيمة مستورداته للسنين اللاحقة ٩٢٠٠٠ باون[٤٢٨] .

٨ ـ الفحم

كان الفحم الحجري يستورد من بريطانيا لاستخدامه في البواخر

---

(٤٢٥) خلال (١٩١٠ـ١٩١٣) انظر جدول الاستيرادات الملحق رقم رقم (٢) .

(٤٢٦) (١٨٨٧ ـ ١٨٩٠) انظر جدول الاستيرادات الملحق رقم (٢) .

(٤٢٧) (١٨٩١ ـ ١٩٠٠) انظر جدول الاستيرادات الملحق رقم (٢) .

(٤٢٨) يمكن تتبع الارقام فى جدول الاستيرادات في الملحق رقم (٢)

النهرية العائدة لشركتي عمان العثماني وبيت لنج منذ ان شرعت تينك الشركتان بتسيير بواخرها بين البصرة وبغداد في عام ١٨٦١ • وفي عام ١٨٦٥ تم استيراد ما قيمته ١٨٥٤ باون من الفحم[٤٢٩] اصبح في عـام ١٨٧٠ حوالي ٣٠٨٢ باون[٤٣٠] وذكر السائح الامريكي فوك في عـام ١٨٧٥ ان الفحم يستورد من نيوكاسل الى البصرة لاستعمالات البواخر النهرية[٤٣١] • وورد اسم حسقيل كادح كأحد تجار الفحم البصريين خلال تلك الفترة[٤٣٢] • وقد حاولت السلطات العثمانية في العـراق التحري عن الفحم الحجري في القطر واهتدت الى كميات منه قـرب زاخو واستدعت لاجل ذلك بعض المهندسين كان بينهم مهندس فرنسي يدعى موزال الا ان نتيجة البحث اسفر عـن وجـود كميات قليلة منه تكاد لا تكفي نفقاته ، ورغم ذلك اهابت الدولة بالتجار الذين لهم مصلحة في تسهيل النقل النهري للتبرع بالبغال لاجل نقل الفحم لاغراض استهلاك البواخر وفعلا تم جمع ما يقرب من ١٤٠ بغـل[٤٣٣] الا ان المشروع فشل في النهاية بسبب صعوبة المواصلات البرية لكثرة تشعبات الانهار ، وتشير أحصائيات ثمانينات القرن الماضي بان معدل قيمة الفحم المستورد اصبح حوالي ٦٥٠٠ باون[٤٣٤] زاد في التسعينات الى ١٤٠٠٠ باون[٤٣٥] لانه بات يستهلك ايضا من قبل البواخر البريطانية والعثمانية

---

(٤٢٩) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 259.

(٤٣٠) Basra C.T.R., 1870, p. 298.

(٤٣١) فوك ، عربستان ، ص١٩٥ •

(٤٣٢) رسالة حسقيل كادح مؤرخة في ١٠ صفر ١٢٩٣هـ معنونة الى القنصل البريطاني في البصرة يعلمه عن النقص في شحنة الفحـم التي تسلمها من انكلترا ويطالبه بالتعويض • (PRO) 602/55

(٤٣٣) الزوراء ٣١١ ، ١ ذي القعدة ١٢٨٩هـ / ١٨٧١ •

(٤٣٤) انظر جدول أستيرادات الفحم في الملحق رقم (٢) •

(٤٣٥) انظر جدول أستيرادات الفحم في الملحق رقم (٢) •

الحربية التي كانت تزور ميناء البصرة في مناسبات متعددة من السنة بالاضافة الى تلك العاملة في الملاحة النهرية بين البصرة وبغداد(٤٣٦) ومن جهة أخرى كان هناك نوع آخر من الفحم يستورد من كراجي للاستعمالات المنزلية ، ومن الجدير بالذكر ان معظم الفحم المستورد لاستعمال البواخر كان يأتي من كارديف (مقاطعة ويلز) في بريطانيا وتستورده شركات متعددة تملك مستودعات كبيرة للفحم في البصرة(٤٣٧) وفي عام ١٩٠٣ تقلصت قيمة استيرادات كميات الفحم رغم استيراد كميات اكبر منه بسبب انخفاض اسعاره ، وكان معدل استهلاك فحم ولز في العراق حوالي ١٣٠٠٠ طن بالاضافة الى ٢٠٠٠ طن كان يخصص لشركة الهند البريطانية المسؤولة عن نقل البريد بين بومباي والبصرة ، في حين كانت البواخر المحيطية تستهلك حوالي ٢٥٠٠ طن وبواخر شركة لنج تستهلك ما مقداره ٣٠٠٠ طن وبواخر بريطانية رابضة قرب الحاجر الغريني في رأس الخليج تحت ستار حماية التجارة البريطانية من القرصنة النهرية كانت هي الاخرى تستهلك حوالي ٨٠٠ طن سنويا(٤٣٨) وقد ازدادت كميات الفحم المستورد الى البصرة في عامي ١٩٠٤ و ١٩٠٥(٤٣٩) لدرجة تكدست كميات كبيرة منها في المستودعات وفي عام ١٩٠٦ زادت كميات الفحم المستورد الى البصرة لان بواخر خط هامبرك - امريكا جلبت معها الى الميناء حوالي ١٢٩٧ طن من الفحم(٤٤٠) وظلت كميات الفحم النباتي

---

(٤٣٦) Basra C.T.R., 1899. p. 5.

(٤٣٧) المركز الوطني للوثائق ، 5/45 File No. 1.
Privileged Coal Stores 1902-1906, 14 June 1903.

للاستزادة انظر الفصل الثالث .

(٤٣٨) Basra C.T.R., 1903, p. 4.

(٤٣٩) انظر جدول استيرادات الفحم في الملحق رقم (٢) .

(٤٤٠) Basra C.T.R., 1906, p. 6.

والحجري في تأرجح خلال السنوات ١٩٠٦ ــ ١٩٠٩[٤٤١] تبعا لحاجة السوق ، وفي عام ١٩٠٩ أصبح سعر المفرد للطن الواحـــد من الفحـم الحجري في البصرة يتراوح بين باون وستة عشر شلنا وبين باونين وخمسة شلنات[٤٤٢] وفي عام ١٩١٠ ازدادت كميات الفحم المستوردة وذلك بسبب الاعمال الجارية لانشاء سدة الهندية حيث أستخدم الفحم في صـــناعة الطابوق وذلك لعدم العثور انئذ على الاحجار اللازمة في المنطقة ، كمـا ان أحتياجات الاسطول العثماني للفحم ازدادت حيث انزلت لنجات بخارية جديدة الى النهر كما توسعت الحركة الملاحيـة بـين البصرة والمحمـــرة بواسطة الزوارق البخارية[٤٤٣] • وظلت قيمة مستوردات الفحم فـي أزدياد حتى بلغت في عام ١٩١٢ حوالي ٥٢٩٧٤ باون من الفحم الحجرى ١١٩٦٥ باون من الفحم النباتي[٤٤٤] •

٩ ــ التبغ والتنباك

تشير الاحصائيات الى ان معدل قيمة التبغ المستورد الى البصرة خلال الاعوام ١٨٦٤ ــ ١٨٦٨ كان حوالي ١٥٥٠٠ باون[٤٤٥] الا ان احصائيات عام ١٨٦٩ و ١٨٧٠ تشير الى ان تلك القيمة قد انخفضت الى ١٧ باونـا و١٨ باونـا فقط على التوالي[٤٤٦] ، ويبدو انها الكميـة المستوردة مـن الهند فقط اما التبغ الاصفهاني الذي كان يستورد عن طريق ميناء بوشهر

---

(٤٤١) انظر جدول مســـتورات الفحم خـلال الفتـــرة ١٩٠٦ ــ ١٩٠٩ في الملحق رقم (٢) •

(٤٤٢) Basra C.T.R., 1909, p. 8.

(٤٤٣) Basra C.T.R., 1910, p. 8.

(٤٤٤) Basra C.T.R., 1912, p. 15.

(٤٤٥) Basra C.T.R., 1864-1866, p. 261.

(٤٤٦) انظر جدول أستيرادات التبغ في الملحق رقم (٢) •

فانه قد توقف بسبب الرسوم العالية التي فرضتها الدولة العثمانية على التبغ المستورد من ايران الا ان نفس الكميات اخذت تهرب عن طريق المحمرة الى البصرة دون ان تمر بدائرة كمركها[٤٤٧] • وليست لدينا احصائيات عن استيرادات التبغ في سبعينات القرن التاسع عشر غير ان هناك اشارة تقول بان معظم التبغ المستورد من ايران الى العراق كان يعاد تصديره على ظهور الجمال الى دمشق وحلب لتوزيعه في موانيء البحر المتوسط واستمرت هذه التجارة حتى عام ١٨٧٨ عندما بوشر بالاضافة الى ذلك بشحن التبغ بواسطة البواخر الى بور سعيد لتوزيعه على باقي موانيء البحر المتوسط[٤٤٨] اما في ثمانينات القرن الماضي فان معدل الاستيراد كان ١٨٠٠٠ باون واسعاره كانت تتأثر بمقادير انتاجه في ايران ، ففي عام ١٨٨٦ تضرر محصول التبغ في ايران بسبب الصقيع وادى ذلك الى ارتفاع الاسعار[٤٤٩] وكان قسم كبير من استيرادات التبغ الى البصرة عن طريق بوشهر يعاد تصديره الى سوريا[٤٥٠] لدرجة ان التجار السوريين كانوا يسيطرون على تجارة التبغ لجنوب ايران حتى عام ١٨٨٩ عندما حاولت أحدى الشركات الانكليزية الحصول على امتياز من الحكومة الايرانية في احتكار تجارة التبغ فيها[٤٥١] وافلحت احدى الشركات في أحتكاره فعلا

(٤٤٧) Baghdad C.T.R., 1876-1877, p. 1552.

(٤٤٨) (PRO) FO/195/1231, p. 7.

(٤٤٩) (IOR) V/23/50 Sels. India 229, Report on the Trade of South Persia for the year 1886, p. 22.

(٤٥٠) (IOR) V/23/56 Sels. India, Report on the Trade of South Persia and Persian Gulf for the year 1888, p. 27.

(٤٥١) (IOR) V/23/58 Sels. India 274 Report on the Trade of South Persia and Persian Gulf for year 1889, p. 28.

في عام ١٨٩٠ الا ان الحكومة الايرانية اضطرت الى الغاء الامتياز في عام ١٨٩١ تحت ضغط المعارضة الدينية وسمحت للتجار الوطنيين بتصديره مباشرة ، وفي نفس العام منحت الحكومة العثمانية امتيازا لشركة فرنسية لاستيراد التبغ من ايران وتوزيعه في ولايات الدولة العثمانية لمدة ٢٥ عاما مقابل حصول الدولة على رسم كمركي قدره ثلاثة قروش (حوالي ستة بنسات) عن كل كيلوغرام من التبغ الداخل الى اراضيها خلال السنين التسع التالية و٥ر٤ قرش للسنين السبع الباقية بالاضافة الى تعهد الشركة بدفع قرش واحد اضافي عن كل كيلوغرام من التبغ اذا بلغت الكميات المستوردة اربعة ملايين كغم وقرش وربع عن كل كغم اذا زادت الكمية المستوردة عن الاربعة ملايين ومقابل ذلك تشرف الشركة على تحديد اسعاره في العراق[٤٥٢] ، وفي عام ١٨٩٤ حرض رجال الدين في ايران الفلاحين على عدم زراعة التبغ لاحتكاره من قبل شركة اجنبية مرة اخرى• وبذلك لم تستطع الشركة الفرنسية التي حصلت على امتياز استيراده الى

---

(٤٥٢) الزوراء ١٥١٤ ، ٣٠ ذي القعدة ١٣٠٩هـ/١٨٩١ وسعرت التبغ بالشكل التالي :

	شلن	بنس		شلن	بنس
الاصفهاني درجة اولى	٤	١٠	،، ،، ثانية	٤	٦
الكاشاني درجة اولى	٤	٦	،، ،، ثانية	٤	
الشيرازي درجة اولى	٦	٩	الشيرازي درجة ثانية	٤	١٠

بالتنباك الشيرازي المسمى حجازي درجة اولى ٤ شلن ، التنباك الشيرازي درجة ثانية ٣ شلنات و٩ بنسات التنباك الشيرازي درجة ثالثة ٣ شلنات و٦ بنسات •

البصرة ومناطق اخرى من الدولة العثمانية الحصـــول على الكميات المطلوبة[٤٥٣] ، الا ان تلك الحملة التي قادها رجال الدين توقفت واستطاعت الشركة استئناف اعمالها وشراء ما تحتاج اليه من التبغ الايراني لتجهيــز اسواق الدولة العثمانية[٤٥٤] • وقد تجددت حملة رجال الدين في عام ١٨٩٧ واثرت على نسبة تصدير التبغ من ايران الى الخارج[٤٥٥] ، وتشير الاحصائيات الى ان معدل استيراد التبغ الى البصرة خلال العقد الاول من القرن العشرين اصبح ٢٣٥٠٠٠ باون زاد في السنوات الثــلاث ١٩١٠ – ١٩١٢ الى ٢٨٥٠٠٠ باون في حـين انخفضت فـي عــام ١٩١٣ الى ٨٩٧٠٠ باون[٤٥٦] •

١٠ ــ علب الكبريت

معظم علب الكبريت كانت تستورد من النرويج[٤٥٧] حتى نهـــاية القرن التاسع عشر وفي عام ١٩٠١ وصلت البصرة كميات من علب الكبريت الروسي[٤٥٨] • ثم شاع النوع السويدي والالماني واشتهرت عدة ماركات

(٤٥٣) (IOR) V/23/67 Sels. India 326 Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Bushirefor the year 1894, p. 27.

(٤٥٤) (IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Bushire for the year 1895, p. 19.

(٤٥٥) (IOR) V/23/73 Sels. India 359, Trade Report of Persian Gulf for the year 1897, p. 21.

(٤٥٦) يمكن الاطلاع على الاستيرادات التفصيلية السنوية للاعوام المشار اليها في الملحق رقم (٢) •

(٤٥٧) Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٤٥٨) Basra C.T.R., 1901, p. 5.

تجارية منها في اسواق البصرة اهمها ماركة (الباخرة) وكان الصندوق الواحد منه يباع بثلاثة باونات وخمسة شلنات وماركة (القارب) بثلاثة باونات وشلنين وبنسين للصندوق الواحد ، اما الانواع الاخرى ومنها علامة الطير فكانت تباع بسعر باونين وستة عشر شلنا للصندوق • في حين كان النوع الشمعي منه يباع بسعر ثلاثة باونات وخمسة عشر شلنا للصندوق[٤٥٩] • وقد ارتفع معدل قيمة مستوردات علب الكبريت من ٤٥٠٠ باون في تسعينات القرن الماضي الى ١٥٥٠٠ باون في العقد الاول من القرن العشرين ثم الى ٢٠٠٠٠ باون في السنوات التي سبقت الحرب[٤٦٠].

١١ ــ الاسلحة

رغم ان المتاجرة بالاسلحة في منطقة الخليج العربي لم تكن قانونية الا انها كانت قائمة على قدم وساق ، وكان السلاح (المارتيني ــ هنري) ينتشر في اقليم عربستان عن طريق بوشهر كما ان كميات كبيرة منه كانت تهرب من المحمرة والكويت الى البصرة ورغم الحظر المفروض على استيراد السلاح الى ايران منذ ١٨٨١ فان كميات كبيرة منه كانت تستورد علنا الى بوشهر ومنها تهرب الى موانيء الخليج المختلفة[٤٦١] ، وفي عام ١٨٩٥ أخذت مسقط تنافس بوشهر في تهريب السلاح الى موانيء الخليج

---

(٤٥٩) Basra C.T.R., 1909, p. 9.

(٤٦٠) انظر القيمة التفصيلية لاستيرادات علب الكبريت في الملحق رقم (٢) •

(٤٦١) (IOR) V/23/65 Sels. India 315, Report on the Trade and Commerce of the Consular District of Bushire for the yead, 1893, p. 24.

وشبه الجزيرة العربية[٤٦٢] . الا ان تجارة استيراد الاسلحة الى ميناء بوشهر كانت لاتزال قائمة حتى عام ١٨٩٧ عندما اتخذت الحكومة الايرانية عدة خطوات جدية لايقافها وفي عام ١٨٩٨ تحول مركز توزيع السلاح في الخليج الى البحرين[٤٦٣] وكانت القوانين العثمانية هي الاخرى تمنع دخول الاسلحة الى اراضيها الا ان الواقع يشير الى ان أعداداً كبيرة من السلاح (المارتيني – هنري) والذخيرة كانت تدخل الى الاراضي العراقية وفي عام ١٨٩٩ حاولت السلطات العثمانية في البصرة وضع حد لتلك التجارة غير القانونية وشددت على كمركها في البصرة لدرجة بات من الصعب ادخال اي نوع من السلاح حتى لو كان بندقية صيد الى البصرة[٤٦٤] عن طريق دار الكمرك الا ان السلاح ظل يهرب عبر الاراضي الايرانية وكانت البندقية ذات الخرطوشين التي تصنع في برمنكهام سواء تلك التي تعبأ من الامام او من الخلف تباع بسرعة في البصرة وبسعر يتراوح بين باون وعشرة شلنات وبين ثلاث باونات وكذلك المسدسات البلجيكية والذخيرة[٤٦٥] . ويعلق القنصل البريطاني في البصرة عام ١٩٠٢ بان هدف معظم العراقيين اصبح الآن أمتلاك اي نوع من السلاح الناري سواء أكان ذلك مسدسا ام بندقية،وان الحظر المفروض من قبل الحكومة العثمانية على استيراد الاسلحة لم يستطع الحد من دخول السلاح الى العراق لان المسدسات وغالبيتها من نوع مارتيني هنري كانت تسورد سرا عبر جيبوتي – مسقط – وموانيء الخليج العربي

---

(٤٦٢) (IOR) V/23/69 Sels. India 338, Report on the Trade and Commerce of the year 1895, p. 18.

(٤٦٣) (IOR) V/23/76 Sels. India 369, Trade Report of the Persian Gulf for the year 18978, p. 32.

(٤٦٤) Basra C.T.R., 1899, p. 6.

(٤٦٥) Ibid, p. 6.

ثم تهرب اما عن طريق المحمرة او عن طريق الكويت برا الى البصرة[٤٦٦] .ومن الجدير بالذكر ان معظم تلك الاسلحة المهربة الى منطقـــة الخليج العربي كانت بريطانية وبلجيكية وكان العراقيون يستخدمون نوع مـــن البارود والاطلاقات التي تصنع محليا ويتم استيراد كبسولاتها من الخارج ومما يلفت النظر ان امام مسقط كانت له اتفاقية مع كل من هولندا وفرنسا والولايات المتحدة كان يحق له بموجبها استيراد الاسلحة الى مسقط وقدر قيمة المستورد منها في عام **١٩٠٦ – ١٩٠٧** حوالي **١١٢٣٣٨** باون كان يتم توزيع معظمها في موانيء الخليج العربي وافغانستان[٤٦٧] ونشـــطت تجارة الاسلحة مرة اخرى في المنطقة حتى طلب شيخ الكويت في عـــام **١٩١٢** من الوكيل السياسي فيها السماح له باستيراد ٦٠٠٠ قطعة سلاح بدلا من ان تهرب تلك الاسلحة الى بلاده وتباع باسعار مرتفعة[٤٦٨] .

ويبدو ان بريطانيا التي فرضت حظرا على توريد الاسلحة الى منطقة الخليج العربي بعد تزايدها بشكل يلفت النظر لم يكن اجراؤها ذاك بدوافع انسانية او تجنبا للصراعات المحلية ، وما ينجم عنها من مآسي وانما خوفاً على مصالحها التجارية في المنطقة من التعرض للاضرار نتيجة تسلح أهل المنطقة ويتضح ذلك من قول برسي سايكس في صـــدد مناقشته للبحث الذي القاه بنت (Bennett) في جمعية الآداب البريطانية في عام **١٩٠٢**

---

(٤٦٦) Basra C.T.R., 1902, p. 5.

(٤٦٧) (IOR) L/P&S/132 Supplementary Memorandum respecting British Interest in the Persian Gulf, The Arms Traffic.

(٤٦٨) IOR) L/P&S/112 Arms Traffic Kuweit Trade
رسالة الشيخ مبارك الصباح المؤرخة في ٢١ جمادى الاولى ١٣٣٠هـ/ ١٤ مايس ١٩١٢ ، الموجهة الى W. H. Shakespear

« اذا اردتم الاضرار بالتجارة في منطقة الخليج العربي تاجروا بالسلاح لان باستطاعة بضعة اشخاص مزودين بالاسلحة النارية الحديثة قطع اي طريق تجاري يمكن للبضائع البريطانية ان تمر عبره » (٤٦٩).

١٢ ـ الواردات الاخرى

وقبل ان اختم بحث الواردات لابد من الاشارة الى السلع والمعدات المعدنية المختلفة وبخاصة الحديدية منها التى أخذت تتزايد نسبيا منذ عام ١٩١٠ حيث بلغت قيمة مستورداتها ٣٩٩٢٣ (٤٧٠) باون في حين كان معدل قيمة مستورداتها للاعوام العشر السابقة حوالي ٢٠٠٠ باون (٤٧١) اما الزيادة الهائلة في المستوردات الحديدية فقد حدثت في عام ١٩١٣ عندما اصبحت قيمتها حوالي ١٢٠٧٨٨٢ باون (٤٧٢) وتعود الزيادة تلك الى وصول كميات كبيرة من المواد الحديدية المتعلقة بمشروع سكة حديد بغداد . اما السلع المعدنية الاخرى (٤٧٣) التي كانت تستورد عادة فهي المبارد والمناشير واواني الشاي المعدنية والملاحق وابر الخياطة وريش الكتابة والساعات اليدوية والجدارية والمكائن واللنشات البخارية والمضخات ومكائن الخياطة وقطع الحديد والفولاذ ، والقصدير ، والنحاس .

ومن السلع الاخرى المستوردة الاواني الخزفية والزجاجيات وزجاج النوافذ والعدد المختلفة ، والصابون ، والحبال ، والخيوط واحجار الرحى

---

(٤٦٩) Bennett., op. cit., p. 649.

(٤٧٠) Basra C.T.R., 1910, p. 15.

(٤٧١) Basra C.T.R., 1900-1909,

(٤٧٢) Basra C.T.R., 1913, p. 18.

(٤٧٣) يمكن الاطلاع على تفصيلات وقيمة مستورداتها السنوية في الملحق المرقم (٢) في ص كما ان بعض السلع كانت تدخل ضمن حة ل المتفرقات .

والشموع والاسمنت واللؤلؤ والاصباغ والزيوت والقرطاسية والكحول .

بالاضافة الى ما كانت تستورده البصرة من القمح والرز في بعض السنين لسد حاجة السكان في سنوات الشحة . مثلما كانت تستورد النيلة والليمون العماني المعروف (بنومي البصرة) الذي كان يستورد من سهل باطنه في عمان بسعر باون واربعة شلنات للمن الواحد الذي يحوي حوالي (٥٠٠) ليمونة من الحجم الكبير والنوع الجيد (الاسود)[٤٧٤] كما كانت تستورد التوابل والاعشاب الطبية بمختلف انواعها من الهند وزنجبار وايران مثل الفلفل والكركم والزنجبيل وجذور نبات الفوة والهيل والقرنفل واللبان والتمور والسعوط والحناء .. الخ[٤٧٥] .

---

(٤٧٤) Ian Skeet, Muscat and Oman, London, 1974, p. 67.

(٤٧٥) يمكن الاطلاع على قيمة هذه المستوردات في الملحق رقم ٢ .

الخاتمة

لقد ساهم هذا البحث في توضيح الدور التجاري لميناء البصرة في الخليج العربي وبين أثر موقعه في تجارة الترانسيت مع ايران لاتصاله بالداخل بطرق نهرية وبرية آمنة • افتقرت اليها الموانى الأيرانية المجاورة آنئذ ، وتوصل الى ان الصراع العثماني البريطاني على منطقة الخليج العربي لم يكن الا صراعا اقتصاديا بين طرف يمتلك الحقوق ولكنه ضعيف وآخر يبحث عن مصالحه الاقتصادية ويعمل من اجل تطويرها وتعزيزها وهو مزود بالمعلومات الدقيقة عن طوبوغرافية المنطقة وبالخبرات عن طبيعة سكانها ، وسلاحه فيما يسعى اليه المناورات الدبلوماسية تساعده شركاته التجارية المنتشرة في كل موانى الخليج وفي مقدمتها شركة لنج التي تمرست في التجارة والملاحة والسياسة حتى احتكرت تجارة الصوف والتمور وانفردت في الملاحة في نهري دجلة والكارون ، وكونت العلاقات الودية مع رؤساء بعض العشائر العراقية والايرانية ودخلت في صراع طويل مع السلطات العثمانية المحلية كلما حاولت تلك السلطات تحجيم نشاطها ومحاسبتها على مخالفاتها والحد من تجاوزاتها والزامها بالحقوق الممنوحة لها • لقد وقفت هذه الشركة في وجه المصالح الاقتصادية المحلية للمنطقة وعارضت اي مشروع للمواصلات سعت اليه الدولة لربط البحر المتوسط بالخليج العربي من اجل تطوير العراق تجاريا ، سواء أكان المشروع نهريا أم برياً ، وقفت في وجه مشروع اندرو لمد سكة حديد وادي الفرات الذي أقترح في خمسينات القرن الماضي وتبنته الدولة العثمانية ، وشككت في مشروع مدحت باشا للملاحة في نهر الفرات الذي حاول ربط اعاليه بالبحر المتوسط بسكة حديد ، ووأدت العديد من المشاريع المحلية والاجنبية

التي اقترحت لتسهيل الملاحة في انهار العراق في اواخر القرن التاسع عشر؟ وعارضت بشدة مشروع سكة حديد بغداد ، وبادرت الى تهويل المخاطر التي تهدد المصالح البريطانية في رأس الخليج العربي والبصرة عن طريق ارسال التقارير والمذكرات الى مختلف الاوساط البريطانية محذرة من « الريح التي ستعصف بالوجود البريطاني في منطقة الشرق الاوسط» من جراء تزايد النفوذ الالماني ، وساهمت تحذيراتها المبكرة التي ملأت عشرات السجلات المحفوظة في (دائرة الوثائق العامة بلندن) في زيادة تأزيم الوضع الاوربي قبل قيام الحرب الاولى .

ومن جهة اخرى اظهر البحث ان مشاريع الحكومة العثمانية الملاحية والتجارية وبخاصة «شركة عمان العثماني» التي سميت تيمنا ببحر عمان الذي اعتبرته الدولة بحرا عثمانيا لم تستطع اللحاق بنظيرتها شركة لنج من حيث التنظيم ودقة المواعيد وذلك لافتقارها الى الاداريين المختصين والملاحين المدربين ، ليس هذا فحسب وانما فشل بعض المسؤولين العثمانيين احيانا في التحلي بالصبر الكافي في متابعة مسح نهر دجلة وشط العرب ورأس الخليج العربي وذلك لازالة العوارض الطبيعية التي كانت تعيق الملاحة وتوفر الذريعة للشركات في التدخل في شؤونهم الداخلية ، ولم يتخذوا الاجراءات الكفيلة بتقوية نقاط الحراسة على طول شط العرب منذ وقت مبكر لتفويت الفرصة على المدعين بوجود القرصنة في مياهه ولم يعملوا على تطوير الصناعات المحلية ليتمكنوا بواسطتها من امتصاص المواد الاولية التي أخذت تتسرب باسعار بخسة الى المصانع الاوربية ويرجع سبب ذلك كله الى سيطرة وهيمنة الشركات الاجنبية التي فاقتهم نفوذا وتغلغلا بين الاوساط التجارية المحلية بحيث لم يستطع المسؤولون العثمانيون رغم محاولاتهم المتكررة الوقوف في وجه الشركات التي سعت الى تحويل

المنطقة الى سوق للتصريف وحقل للتموين ساعدتها في تحقيق مآربها الاتفاقيات التجارية ونظام الامتيازات الاجنبية التي تعكزت عليها لضمان مصالحها بل ومهدت السبيل للدول الحامية لتلك الشركات أيضا للتدخل في شؤون العراق الداخلية •

واخيرا اظهر البحث بان بوادر التطور الاقتصادي للبصرة والخليج العربي وازدياد اهتمام الشركات الاجنبية بها قد بدأت في اوائل ستينات القرن التاسع عشر وذلك لانتظام الملاحة البخارية بين الموانىء الهندية والبصرة منذ عام ١٨٦٢ ولتكامل شبكة الخطوط التلغرافية خلال الفترة ١٨٦١ – ١٨٦٥ ولتأسيس مكاتب البريد منذ عام ١٨٦٤ ولمساهمة الحرب الاهلية الامريكية ١٨٦١ – ١٨٦٥ في تحويل خط البواخر من المحيط الاطلسي الى المحيط الهندي التي رفدت مواصلات الخليج بالبواخر الكبيرة والسريعة كما ان فتح قناة السويس عام ١٨٦٩ منح التطور التجاري في البصرة ديمومة ووفر له زخما جديدا للانطلاق الى الامام ، فزادت صادرات الميناء وبخاصة القمح والشعير والتمور والصوف عدة اضعاف نتيجة تطور الانتاج ولازدياد الطلب الاوربي على المنتجات الزراعية والحيوانية المحلية ، حتى بلغت تلك الزيادة عشرين ضعفا خلال الفترة موضوعة البحث كما ان واردات البصرة من الاقمشة القطنية والسكر وصناديق التمور والاخشاب وصفيح النفط والشاي والمنتجات المعدنية واكياس الجوت قد تضاعفت هي الاخرى بنسبة اربع عشرة مرة ونصف المرة اي بنسبة تقل عن تضاعف قيمة الصادرات • ومن جهة اخرى حافظ ميناء البصرة على مركزه المتميز بين موانىء الخليج الاخرى الرئيسة مثل الكويت والبحرين والمحمرة وبوشهر وبندر عباس في حقل تجارة الصادرات والواردات وبخاصة الترانسيت لاتصاله بظهيرة غنية وبطرق آمنة • كما تبين بان العلاقات التجارية التاريخية بين البصرة وموانىء

الخليج الاخرى نمت وتطورت • واستمرت البصرة تمون كثيرا منهـــــا بالتمور والحبوب ، في حين ظلت انظار تجار وملاحي مواني الخليج الاخرى شاخصة صوب البصرة التي اعتبروها مركزا رئيسيا من مراكـــز التجارة والحضارة في الخليج العربي

ولكن رغم ان تجارة البصرة والخليج العربي قد ازدهرت خلال الفترة موضوعة البحث ، بل وظهر وكأن ثورة تجارية قد قامت فيهـــا الا ان التجارة ومردوداتها الاقتصادية لم تبعث الحياة بنفســـس المستوى في المؤسسات الثقافية والاجتماعية والاقتصادية المحلية •

الملاحــق
والخرائط
والمصادر

ملحق رقم (١)

قيمة السلع الصادرة عن طريق ميناء البصرة بالباونات الاسترلينية خلال ١٨٦٤ - ١٩١٣

السنة	القمح	الشعير	الصوف	الجلود	عرق السوس	الخيول
١٨٦٤			١٨٤٣	٢٠٩		
١٨٦٦	٢١٠٨	١٥٨	٨٩٩٢			
١٨٦٨	١٥٤٧٥	٢٩١١	١١٦٥٢	٢٠٣		٢٧٦٠
١٨٧٠	٩٤٦٧	٢٦٠٤	١٤٣٢٣	١٨٥		٣٩٤٢٧
١٨٨٧			٣١٢٩١٨	١٣١٥٧	٧٦١	٦٢٥٠٠
١٨٨٩	٩١٣٤١	٢٥١٢٣	٣٢٦٢٤٣	١٩٥٣	١٨٠٣	٦١٩٣٠
١٨٩٠	١٨٣٥٣٠	٦٥٥٢٢	٣١٣٢٢٠	١٦٢٧٥	٢٦٣٠	٦٣٨٦٠
١٨٩٢	١٦٠٠٠٠	١٢٣٧٥١	٢٢١٦٤٠	١٢٨٣٢	٩٨٣٨	٣٧٥٠٤
١٨٩٣	٤٥٠٠٠	٧٨٠٢٥	١٢٠٠٠٠	٧٤٦٠	٢٢٦٦٤	٥٠٤٠٨
١٨٩٤	٧٩٥٦١	٥١١٩٨	٢٥٦٩٢٠	٨١٨٠	١١١٨٥	٤٨٢٧٠
١٨٩٥	١٨١١٦٩	٩٤٨٧٢	٢٨١٨٩٣	١٣٧٧٠	١٥٦٩٠	٦٨٧١٥
١٨٩٧	٤٢٠٠	١٧٨٥٧	٣٥٧٧٦٢	٢٦٩٢٠	١٧٥٥١	١٩٦٦٥
١٨٩٨	٥٠٥٥	١١٣٩٠	٢٢٩٠٦٢	٤٥٥١٠	٢٩٢٩١	٢٩٠٤٠
١٨٩٩	١٦٩٥٠	١٨١٠٥٥	١٩٩٢٣٦	٤٦١٦٠	٦٠٢٦٦	٢٧٥٠٤
١٩٠٠	٣٥٣٧٩	٣٨٢١٢٢	٢٥٦٠٨٠	٥٥٧٥٠	٥٤٢٥٧	
١٩٠١	٣١٦٨٣	٢٤٤٢٦٢	١٩٠٧٧٠	٢٢٦٧٠	١٩٠٧٧	
١٩٠٢	٨٢٩٩	٧٩٧٨٦	١٧٣٩٣٤	٤٧٦٠٥	٢٦٤٦١	٥٦٧٠
١٩٠٣	٢٩٧٧٥	٢٥٥٧٣٨	١٣٨٢٨٨	٤٧٧٨٥	١٥٤٥٦	٤٦١٤٠
١٩٠٤	٤٠٦٣٨	٢١٧٧١٩	١٨٢٥٠٢	٥٤٨٢٢	٢٣٦٥٩	٥٣٦٤٠
١٩٠٥	٧٦١٦٢	٢٢٦٠٦٢	٢٤٣٦٩٦	٦٢٥١٢	٤٨٩٥٧	٤٩٧٦٤
١٩٠٦	١٠٦٦٧٥	١٩٢٧٣٧	٢٥٠٢٧٣	٦٥٠٥٩	٢٧٤٧٧	٤٣٥٢٥
١٩٠٧	٢٠٨٦٤٧	٤٢٦٠٧٩	١٨٢٣٦٤	٤٦٥٩٠	٤٣٣٣٧	٦٦٧٠٠
١٩٠٨	٢٤١٠٩٣	٣٧٠٩٧٧	١٢٣٣٦٨	٣١٤٨٨	٢٥٩٣٢	٥٥٤٢٥
١٩٠٩	١١٥٣١	٨٢٧٨٨	٢٨٨٠٢٢	٥٦٥٧٤	٤٨٧٧٨	٥١٠٧٥
١٩١٠	٦٦٩٠٧	٢٢٠٩٥٤	٢٥٣٦٥١	٥٤٢٥٨	٤٧٤٧٦	٥٣٠٧٥
١٩١١	١٩٥٣٣٩	٧٧٢٠٢٥	٢٤٦٤٤٩	٥٣٠٧٠	٤٤٥٣٠	٣٦٥٠٠
١٩١٢	٢٤٣٠٥٤	١١١٨٤٩٠	٣٠٣٠٣٠	٤٦٠٥٦	١٣٠٥٢	٣٥٣٢٥
١٩١٣	١٠٠٠٩	٣٦٢٦٩٠	٣١٠٧٤٤	٥٧٥٩٤	٣٦٥٢١	٤٣٧٢٥

السنة	القمح	الرز	السمن	الصمغ	السمسم	حبوب وبذور مختلفة	الشلب
١٨٦٤	١٥٤						
١٨٦٦	٣٤٣٦	٣٩٣					
١٨٦٨	٤٠١٧		٩١٩				
١٨٧٠	١١٣١٥		١٧٥٦	١٧٤			
١٨٨٧	٣١٥١٠		٩٨٨٣	٨٦٦٩٣			
١٨٨٩	٥٣٥٦٨	١٩٦٤٥	٥٥٨٦٢	٥٩٧٢٧	١٧٤٥٥	٥٥٧٥٤	
١٨٩٠	٧٤٣٨٧	٥١٨٩	٢٤٠٧٦	٤٩٥٩٣	٣٤٣٥	٢٠٨٦٤	
١٨٩٢	١٥٣٣٢	٥٦٨٩٠	٣٨٠١٩	٢٠٤٠٥	٩٠٦٨	١٨٨٤٨	
١٨٩٣	٢٠٠٢٠	١٣٠٥٠	٤٥٨٦	٣٥٧٦٣	١٨٧٠٠	٩٤٠٠	
١٨٩٤	٢٢٥٧٢	١٦٧٢٦	٨١٥٠	٢٢٧٤٨	٧٩٦٣	٣٢٠٦٨	
١٨٩٥	٦٤٨٧٥	١٧٥١٢	١٣٤١٣	٣٩٦٦٤	١٩٥٧١	٤٥٤٩٠	
١٨٩٧	٣٠٦٣٥	٢٦٢٧	١٠٦٥	١٥٤٠٠	٢٠٩٩٦	٤٠٩٧٧	
١٨٩٨	٥٢٧٥٠	٣٤١	٨٢٠	٢٩٠٠٠	١٠٦٦٠	٤٠٠٨٣	
١٨٩٩	٥٩٤٩٥	١٤٩٨٨	١٣٦١٣	٣١٥٨٨	٢١٤٥	٥٦٥٦٢	
١٩٠٠	٦١٩٥٥	٢٧٨٩٤	٣٧٥٤٤	٣٣٨٣٢	٥٧٩٥	٩٤١١١	
١٩٠١	٦٣٦٢٥	١٥٠٦١	١٢١٦٩	٢٢٣٧٢	٥٣٠٣	٨٨٣٤٧	
١٩٠٢	٤٨٢٧٠	٤٩٨٤	٤٦٣٨	٢٤٣٩٢	١٤٥٨	٦١٣٨٠	
١٩٠٣	٥٧٤٥٥	٢٤٥١٥	١٤٩٦٩	٢٦١٨٤	١٧٦٥	٨١٢٧٨	
١٩٠٤	٤٩٨١٣	١٢٧٥٥	٢٥٧١٧	٣٠٧٣٢	١٢٨٩	٨٧٥٨٨	
١٩٠٥	٥١٧٢٧	٨٥٢٥	٣٣٢٧٣	٣٠٧١٦	٤٦٥٥	١١٤٢٧٢	
١٩٠٦	٤٩٥٣٨	٨٥٨٩	٢٥٣٧١	٤٠٠١٦	٦٨٩٦	١١٦٥٧٣	٤٤٤٩٠
١٩٠٧	٣٦٠٩٠	٢٣٩٥٠	٣٠٢٢٦	١٧٤٠٨	٦٠٥٧	٨٣٩١٠	٩١٦٥٨
١٩٠٨	٣٣١٠٦	٢٠٣٧٠	١٢٠٢٢	٢٤٦٢٣	٨٩٤٦	١٩٠٠٣٩	٦٥٥٩٨
١٩٠٩	٣٣٢٨٧	١٩٢٨٥	٣١٦١٧	٢٠٨٤٤	٩٧٤٦	١٠٦١٧٣	٣٠٣٧٥
١٩١٠	٤٧٦٠٠	١٦٥٨٤	٢٥٤٠٩	١٧٣٦٨	٨٥٨٠	٨٢٦٢٩	٦٥٨٢٣
١٩١١	٧١٠٥٦	١٧٥٨٩	٨٦٢٣٠	٢٧٥٣٦	٦٣٧٥	٩٧٢٩٠	١٠٩٥٠١
١٩١٢	١٥٢٢١٩	١٦٦٨٤	٥٤٠٣٨	٢٦٤٣٢	٤٨٨٤	١٥٦٦١٤	٣٢٤٩٨٠
١٩١٣	٦٦٣٩٣	١٢٨	٥٩٩٣٣	١٩٥٢٨	١٣٢	٣٧٩٩٠	١٩١٢٢

السنة	الافيون	السجاد	الشعر	مصنوعات حريرية	التمور	المجموع الاجمالي للصادرات
١٨٦٤					٧٨٩٠٢	٨١٠٩٥
١٨٦٦					٦٦٣٢٢	٨١٧٦٢
١٨٦٨					٦٦٩٠٥	١٠٦٤٤٧
١٨٧٠					١٥٢١٥٣	١٨٧١٦٥
١٨٨٧					٣٢٨١٤٣	٩٧٣٧٦١
١٨٨٩	٢٦٨٨٠	١١٠٧٠	١٣٠٧١	٦٧٣٠	٢٥٠٣٩٦	١١١٧٣١٩
١٨٩٠	٥٧٣٨٠	١٢٤٤٠	١٠٣٩١	٨٤٦٢	٤٤٧٠٢٤	١٣٧٦٠٤٨
١٨٩٢	١٢٠٠	٩٦٦٠	٧٣٧٠	٦٩٠	٣١١٣١٢	١١١٤٣١٥
١٨٩٣	٤١٠٠	٦٣٠٠		٣٠٠	٢٩٧٢٥٧	٧٦٥٢٨٢
١٨٩٤		١٥٦٨	٧٣٠٨	١٠٨٠	١١٠٧٨٦٩	١٧٢٦١٥٦
١٨٩٥		١٤٢٥٠	٣٨٩٦	٤٣٢٠	١١٩٩٩٨٠	١٠٩٠٧٣٤
١٨٩٧	١١٦٤٠٠	١٦٨٢٠	٨٤٨	٤٥٢٠	٣٠٨٢٤٣	١٠٢٠٢٥٠
١٨٩٨	٢٦٤٠٠	١٩٨٨٠	١٩١٤	٤٦٨٠	٢٧١٥٣٧	٨٣٣٢٥٧
١٨٩٩	٦٣٨٠٠	٣١٧٠٠	٢٣٠٤	٤٧٢٠	٢٩٥٢٣٣	١١٣٥٥٨٣
١٩٠٠	٥٥٦٠٠	٤٤٧٤٠	٨١٢٨	٤٨٤٠	٣٨٠٩٧٣	١٥٦١٢٧٦
١٩٠١	٣٣٠٠٠	٣٩٤٤٠	٩٢٦٤	٤٣٢٠	٣٢٧٤٥١	١١٥٢١٧٨
١٩٠٢	٩٦٠٠٠	٤٣٣٤٠	٩١٨٤	٤٩٦٠	٢٨٩٢١٥	٩٥٧٧٠٣
١٩٠٣	١٠٥٨٠٠	٤٧٨٠٠	١٠٠٠٠	٥٠٤٠	٣٥٩٢٢٨	١٢٩٦٧٧٢
١٩٠٤	١٠٧٢٠٠	٤٨٣٠٠	٣٤٩٧٦	٥٣٢٠	٣١٢٧٦٧	١٣٠٥٧٨١
١٩٠٥	١١١١٠٠	٤١٣٣٨	٣٢٢٩٦	٥١٦٠	٣٤٥١٨٤	١٥٠٤٧٩٥
١٩٠٦	١١٠٧٠٠	٣٧٣٢٥	٣٢٣٦٠	٥٤٨٠	٤٣٦٥١٢	١٦٤٤٢٢٠
١٩٠٧	١٥١٦٠	٣٣٤٨٠	٢٢٦٠٨	٤٠٤٠	٤٣٨٤١٠	١٩٧٠٣١٥
١٩٠٨	٩٠٩٠٠	٣٤٢٣٠	٢٠٠٣٢	٤٣٢٠	٣٨٥٦١٧	١٧٨٣٩٧٢
١٩٠٩	١٢٨٨٠٠	٨٦٥٢٠	١٣٧٣٦	٢٠٤٠	٤١٤٦٩٦	١٥٠٤٠٠٤
١٩١٠	١٢٥٣٠٠	٨٠٣٨٤	١١٠٦٤	٢١٢٠	٤٤٣٢٣٣	١٦٦٨٧١٤
١٩١١	١١٧٥٠٠	٧٦٢٢٤	١٠٤٨٠	٧٧٦٠	٤٥٧٧٩٥	٢٥٢٥٨٤٧
١٩١٢	٩٧٦٠٠	٣٥٠٠٨	١١٩٢٨	٥٠٨٠	٤٧١١١٩	٣٢٤٦٥٦٠
١٩١٣	١٣٧٥٠٠	٤٧٥٣٠	١٢٠٧٢	٤٤٤٠	٥٨٢٠٧٤	١٩٣٩٢٥٩

ملاحظة : هناك مجموعة من البضائع المتفرقة الاخرى وردت باسمائها او تحت عنوان متفرقات لم تذكر في هذه القائمة لعدم انتظام تصديرها وصلت قيمتها في السنين الاخيرة من البحث الى اكثر من ١٠٠ الف باون . مصادر هذه الاحصائية التقارير البريطانية التجارية ١٨٦٤ - ١٩١٣ .

ملحق رقم (٢)

قيمة السلع الواردة الى ميناء البصرة بالباونات الاسترلينية خلال الفترة ١٨٦٤ ــ ١٩١٣

السنة	اقمشة قطنية	اقمشة حريرية	اقمشة صوفية	سكر مخروطي "قوالب سكر"	سكر ناعم	اكياس الجوت "كواني"
١٨٦٤	٥٥٩٨٣	١١٦٣	٣٤٢٣	٦١٨	٤٥٨٨١	٤٦٨
١٨٨٧	—	١٤٩٢٠٠		٢٥٠٤٢	١٩٩٥٩	٥١٩٢
١٨٨٩		٦٦٤٦٠٠		٣٩٧٠٢	٢١٠٣٤	١٦٣٥٢
١٨٩٠		٥٠١٨٧٥		١٠١٢٦٨	٣٢٠١٣	١٩٣٧٥
١٨٩٢		٣٢٥٨٢٥		٧٣٤٩٢	٢٥٦١١	٣٤٨٦٦
١٨٩٣		٢٥٩٤٠٠		٤٣٦٨٨	٤٦٧٢٥	٤١١٦٠
١٨٩٤		٦٩٦٤٥٠		٦٢٧٠٤	٢٨٩٠٨	٣١٤٠٦
١٨٩٥	٦٥٦٢٥	١١٨٠٠	٦٦٦٠	٥٤٣٣٢	٤٣٢٠٣	٥٧٢٠٤
١٨٩٧	١٥١٧٧٥	٩٠٠٠	١٥٤٥٠	٧٦٧٩٤	٣١٠٦٧	٢٢٤١٦
١٨٩٨	٥١٤١٥٠	٨٣٦٠	١٧١٣٠	٧٣١١٤	٣٢٠٨٢	١٤٦٤٤
١٨٩٩	٢٨٥٠٢٥	٨٠٠٠	١٨٧٨٠	١٣٩٥٠٧	٣٩٤٣٠	٢٦٧٤٨
١٩٠٠	٤٢٧٣٠٠	٥١٢٠	١٨٩٠٠	١٣٦٨٩٥	٤٢٨٩٣	٤١٧٩٦
١٩٠١	٤٥٠٨٥٠	٦٠٠٠	١٩٩٨٠	١١٠٧٦٥	٣٣٣٩٧	٤٧٦٢٢
١٩٠٢	٤٨١٦٠٠	٧٤٠٠	٢١٠٠٠	٨٤٦٥٦	٤١٥٠٣	٤٣٤١٦
١٩٠٣	٤٩٠٣٥٠	٧٤٨٠	٢٥٨٩٠	٩١٩٣١	٤٥٨٣٨	٤٩٨٢٠
١٩٠٤	٥٠٤٣٠٠	٦٧٦٠	٢٥٩٢٠	٧٧٢٧٤	٤٤٠١٢	٥٨١٢٨
١٩٠٥	٦٣١٧٠٠	٧١٢٠	٢٦٧٦٠	٨٤٥٢١	٤٣٦٦٦	٧٣٥٤٨
١٩٠٦	٥٩٢٧٠٠	٨٧٢٠	٣٤٠٢٠	٢١٠١٤٥	٥٨٨٨٥	٨٢٣١٤
١٩٠٧	٧٨١٢٠٠	٨٣٦٠	٤٠٠٢٠	٦٧٠٩٠	١٨٤٣٢٤	٨٤٩٥٠
١٩٠٨	١٠٦٥٩٢٥	١٠٨٥٠	٤٦٠٨٠	١١٥٩٦٩	١٧٩٢٨٤	٨٦٨٦٢
١٩٠٩	١٠٧٩٤٠٠	١٠٩٠٠	٥٤٤٠٠	٥٨٤٨٦	٣٠٠٦٥٤	٦٥٨١٦
١٩١٠	١١٠٤٨١٠	١١٣٥٠	٦٠٧٢٠	٢٢١٣٨٢	٢٢٧٦٣١	٨٣١٣٤
١٩١١	١١٢٨٤٧٠	١٥٥٠٠	٩٠٠٨٠	٣٦١١٩٦	١٧٢٩٦١	١١١٠٢٧
١٩١٢	١٠٢٨١٩٥	١٥١٥٠	١٠٧٩٢٠	٢٣٠١٩٥	٦٢٠٣٢	٩٥٧٨٤
١٩١٣	٧٤٥٩٥٥	٨١٠٠	٧٩٣٦٠	٢٤٠١٠٠	٤٨٠٩٩٩	٧٦٩٩٢

السنة	القهوة	الشاى	التبغ	التوابل	علب الكبريت	النيلة	الصابون
١٨٦٤	١٧٦١٠	٥٤٠	١٣١٩٨	٣٩٢١	٢٨	٥٠١٩٦	٨١
١٨٨٧	١٧٤٢٨		٢١٢٩٠	٧٨٢٤٩		٨٧٠٠	
١٨٨٩	١٤٠٨٢		١٤٦٢٥	٢٥٥٤٢		١٤٦١٢	
١٨٩٠	١٨٥٨٢		٦٠٠٩	٢٣٦٧٠		١٦٤٧٨	
١٨٩٢	١٨٣٠٥	٣٢٢٤	٣٩٢٣	٢٤٨٢٠	٣٠٢٦٨	٧٠٠	٣٦٥٥
١٨٩٣	١٦١٦٣	٣٧٧٤		١٨١١٤	٤٦٩٢	١١٥٠	
١٨٩٤	٢١٧٣٨	٣١٥٤		٢٠٤٣٠	٢٢٧٩		٦٤٠
١٨٩٥	٢٩١٣٠	٦٢٥٧	٣١٤٢٠	٣٨٢٨٨	٤٦٢٦	٢٨٢٥٠	٢١٨
١٨٩٧	٤١٧٨٤	٤٥٧٤	٢٦٠٦٥	٢٩١٨٤	٥٩٦١	٧٤٢٥	٩٧٦
١٨٩٨	٤٣١١٠	١٣٧٥٢	٢٢٩٩٠	٢٩٠٩٠	٣٠٦٦	٢٠٩٥٠	٦٣٩
١٨٩٩	٥٧٨١٠	١١١٢٦	١٥٦٢٥	٣١٦١٠	١٠٢٨٠	٢٢٢٥٠	٣٦٣٨
١٩٠٠	٣٥٨٨٠	٨٨٠٥	١٧٦٧٥	٤٠٢٦٦	٨٥٠٧	١٦٤٠٠	٣٣٤٢
١٩٠١	٥٣٢٦٨	١١٥٨٤	٢٦٤٣٥	٣٥٧٦٠	١٣٨٨٦	١٧٧٥٠	٣٨٢٦
١٩٠٢	٤٢٤٤٨	١٦٧٢٠	١٨٥٠٥	٣٢٩٢٠	١٢٩٠٣	٢٠٠٥٠	٤٧٠٤
١٩٠٣	٤٥٩٢٧	١٦١٥٥	٢٣٠٣٥	٢٩٨١٦	١٥٦٦٦	٢٠٢٠٠	١٠٨٦٤
١٩٠٤	٥١١٥٢	١٦٨٩٠	٢٤٤١٥	٢٧٣٢٦	١٨٦٣٩	٢٢٠٢٥	١١٥٠٠
١٩٠٥	٥٢٣٩٣	١٨١٧٢	٢٠٥٠٠	٢٧١٢٠	١٨٥٤٠	٢٠٠٥٠	١٠٠٠٦
١٩٠٦	٥٧٢٦٣	٢٠٧٣٢	٢٣١٦٠	٢٦٥٠٢	٢٥٣٩٢	٢٤٥٠٠	١٠٤٤٨
١٩٠٧	٥٠٣٤٠	٢٥٤٠١	٣٢٧٤٥	٢٨٥٧٩	٢٦٣٦٧	٢١٦٠٠	١٠٢٨٨
١٩٠٨	٤٥٦٩٦	٢٨٥١٢	٢٥٦١٠	٢٨٩١٥	٢٠٣٥٢	٢٣٦٠٠	١١٧٩٦
١٩٠٩	٥٣٤٥٦	٢٢٦٠٩	٢١٦٣٠	٢٨٩٥١	١٤٣٧٣	١٩٩٠٠	١١٣٤٢
١٩١٠	٥٤٩١١	٢٢٧٥٢	٢٩٢٤٠	٢٨٣٣٠	٢١٣١٥	٢٠٢٥٠	١١٧٥٤
١٩١١	٧٢٦٨٨	٢٤٤٣١	٢٨٢٥٥	٢٧٦٦٨	٢٢٣٦٨	٢١١٥٠	١،٨٥٦
١٩١٢	٥٨٥٤٠	٢٣٨٤٦	٢٧٦٠٠	٢٦٨٨٨	٢٠٨٣٨	١٩٨٧٥	١٢٤٦٠
١٩١٣	٣٣٠٨٠	١٢٤٠٤	٨٩٧٠	١٩٧٩٤	١٦٨٧٨	١٥٥٧٥	٩١٥٨

السنة	الفحم النباتي استعمال منزلي	الفحم المعدني للبواخر	الشموع	النفط	الاصباغ والزيوت	النحاس	الرصاص والقصدير
١٨٦٤	١٨٥٤		١٧١٣	٢٠		١٥٣٦	٢٥٤
١٨٨٧		٧١٩٨		٨٦٥٨		٦٥٣٤	
١٨٨٩		٥٥٣٠		٦٠٥٠		٥٩٧٨	
١٨٩٠		١٥٨٢٠		٧١٩٥		٨٩٤٧	
١٨٩٢	٢٨٨٤	١٢١٤٦	١٦٢٤	١٤٤٩٨		٢٤٠٤٤	٢٠٦٩
١٨٩٣	٤٠٤٨	٧٦٨٠	١١٠	٩٤١٥		١١٥٢٠	١٠٣٨
١٨٩٤	٢٢٨٢	١١٨٠٥	٣٠٨٤	٢٤٩٤٨		١٥٨٣٦	٦٤٢
١٨٩٥	٢٠٣٠	١٥٤١١	٨٢٩٦	١١٣٧٨	٦٦٤	٢٠٨٩٦	١٥٣٣
١٨٩٧	٣٧٦٠	٢٠٥٣٦	٢٠٧٩	٢٣٧٥٧	١١٨٢	١٧٧٣٦	١١٨٤
١٨٩٨	٣٦٧٢	١٤٠٧٢	١٦٧٧	٩٥٠٢	٢١٣٢	١٩٠٤٠	٨٧٨
١٨٩٩	١٠٣٥٢	١٣٤٦٤	٣٧٥٠	١١٥٨٨	١٣٦٧	١٥٩٢٠	١٢٤٧
١٩٠٠	٦٤٨٧	١٠٦٠٦	٥٢٩٢	١٣٠٤٩	١٥١٠	١٧٣٠٨	٢١٦٥
١٩٠١	٦٣٦١	١٦٨٣٤	٨١١٧	٣١٣٤٦	١٨٠٢	١٦١٨٨	٢٢٣٩
١٩٠٢	٥٥٥٢	١٩٥٥٤	١٠٢٠٦	١١٧٩٥	١٨٠٢	٢١٧٦٤	١٥١٣
١٩٠٣	٥٧٣٦	١٦٦٤٨	٦٢٤٣	١٥٩٩٩	٢٠٣٥	٢٧٢٦٨	١٨٣٣
١٩٠٤	٨٩٢٤	٢٠٩٥٤	٥٣٨٢	١٥٣٦٩	٢١١٢	٢٧١٧٢	١٧٨٢
١٩٠٥	٨٦٧٦	١٩٦١٤	٦١٩٩	١٥٩٢٠	٢٣٢٢	٢٩٤٤٤	١٥٨١
١٩٠٦	٩٧٥٢	٢٢٣٠٦	٧٩٥٢	٣٦٠٧٥	٢٦٤٢	٣٣١٣٦	٤٢٦٦
١٩٠٧	٢٠٧٣٤	٢١٨٢٢	٤٠٧٠	٢٥٠٧٤	٣٥٦٩	٢٩٣٦٤	٣٤١٣
١٩٠٨	١٣٤٨٢	٣٦٧٧٨	٤٦٨٢	٥١٧٧٣	٣٧٨٧	٤٨٩١٢	٢٩١٣
١٩٠٩	٩١٦٨	٣٠٥٧٥	٤٥٠٠	٢٦١١٩	٣٢٩١	٤٨٣٤٢	٢٧٧٩
١٩١٠	١١١١٣	٤٦٨٠٥	٥٩٣٠	٢٧١٠٠	٤٠١١	٥٠٥٢٦	٣٠٤٢
١٩١١	١٠٣٦٥	٤٥٠٣٢	٦٥٣١	١٣٧٦٩	٤٨٨٥	٥١٥٤٠	٣٩٠٥
١٩١٢	١١٩٦٥	٥٢٩٧٤	٥٧٦٠	٥٧٥٣٠	٤٣٨٤	٤٧٧٧٨	٣٨٦١
١٩١٣	١٣٢٠١	٣٩٩٠٤	٢٩٦٠	٩١٤٨٤	٤٠٦٨	٥٤١٦٨	١٨٥٢

السنة	الخزف الصيني	الاواني الخزفية	الازرار وابر	الصدف	القرطاسية	زجاج	النبيذ
١٨٦٤	٥٨١	١٩٦٢					١١٥٧
١٨٩٢	١٠٠١٤	٢٨٦٦					
١٨٩٣	٨٩٧	١٠٦٤					
١٨٩٤	٧٠٢٩	٤٠٤					
١٨٩٥	٥٩١٠	٢٠٨٤		٣٤١٤	٢٣١٤٥	١٧٦٥	٣١٤٣
١٨٩٧	٣٢٦٧	١٢١٢		٢٨٩٨	٢٧٥٨٥	١٠٨٤	٥٥٢٨
١٨٩٨	٤٦٣٢	١٣٠٠		٦٦٩٢	٢٦٣٥٥	١٧٥١	٦١٧٢
١٨٩٩	٧١٤٠	١٥٣٨		١٤٠٧٣	٣٠٢٨٥	٣٢٥٣	٧٩٤٣
١٩٠٠	٧٥٩٠	١٢٣٠		٣٨٠٦٧	٢٢٧٢٠	٢٤٢٦	٥٦٨٦
١٩٠١	١١٣٤٠	١٢٦٤		٣٤١٩١	٢٦٤٤٠	٣٩٥٦	٦١٦٥
١٩٠٢	٩٣٣٣	١٦٩٢		٣٦٧٢٠	٢٩٨٠٠	٤٩٠١	٧٨٠٢
١٩٠٣	١١٧٧٨	١٧٥٢	٣٣٤٥	٥٣٠٣٧	٢١٧٦٠	٥٤٠٣	٨٢٢١
١٩٠٤	١٠٨١٢	١٧٣٨	٣٦٣٥	٤٦٤٣٤	٢٣٤٤٠	٧١٠٥	٩٠٤٦
١٩٠٥	٩٢٩١	١٧٥٤	٣٩٧٥	٤٤٢٩٢	٢٣٢٩٦	٧٦٠١	٩٥٦٦
١٩٠٦	١٠١٧٠	٢٧٥٢	٤٩٣٥	٤٧٧٠٦	٢٠٤٣٣	٨٤١٣	١١٢٧١
١٩٠٧	٩٦٥٧	٢٩٥٦	٤٢٣٠	٥٣٠٥٨	٥١٥٠٦	٨٠٥٩	١١٢٧٦
١٩٠٨	٩٤٦٥	٢٩٦٢	٥٣٨٠	١٠٢٤٥٦	٣٩١٥٠	٦٣١٦	١٢٣٨٢
١٩٠٩	٧٥٣٥	٢٧١٠	٤٦٩٥	٧١٩٣٧	٣٣٥١٠	٥٧٧٢	٨٨٦١
١٩١٠	٧٦٢٨	٣٣٦٦	٤٨٠٥	٦٨٤٣٩	٣٨١٧٢	٥٤٨٦	١٧٩٣٦
١٩١١	١٤٠٠٠	٤٠٥٢	٥٣١٠	٧٤٨٨٦	٤١٣١٠	٥٣٤٤	١٩٥٢٩
١٩١٢	١٣٦٨٢	٥٠٣٠	٥٠٦٠	٨٠٣٨٥	٣٨١٥٤	٥٥٩٠	٢٢٥٧٣
١٩١٣	١٩٥٤٩	٣٨٥٠	٨٦٦٥	١٠٠٥٦٢	٣٠٣٦٠	٤٣٦٧	١٩٩٩١

السنة	الحديد والفولاذ ومعدات حديدية	المكائن	الادوية واعشاب طبية	الحبال وخيوط القنب	الرز للاستهلاك في بعض السنين	القمح كنتور
١٨٦٤	٤٣٤٦		٩١٩	٤١٠	١٠٠٤	١٠٦٧١
١٨٨٧	١١٦٤٣				٣٨٨٥٧	٨٣٨٤
١٨٨٩	١٥٢٢٨				١٦٢٨	٥٩
١٨٩٠	٢٣٨١٩				٥٩٥٢	٣٥
١٨٩٢	٣٣٩١٤		٩٩٣٠	٤٧٨٥	٢١٩٥	
١٨٩٣	١٤٧٥٣		١٨٥٤	٥٢٦٢	٥٤٢٠	
١٨٩٤	٢٩٣٣٢		٦٦٩٩	٢٧٨٣	٧٤١	
١٨٩٥	٢٤٣٦٥	٤٧٢٨	٤٧٠٤	٣٦٦٧	٧٠١٢	
١٨٩٧	١٨٣٩٦	٣٨٠٠	٥٥٥٩	٢٩٢٩	٣٧٠٤	
١٨٩٨	٢٢٠٥٠	٣٥٩٢	١٦٠٦٠	٣٣٨٧	٦٧٠٥	١٣٠١
١٨٩٩	٢٧٦٧٨	٢٧٦٠	١٦٧٨٢	٣٠١٨	٤٢٩٩	٤٥٤
١٩٠٠	٢٠٣٥٤	٢٣١٤	١٢٤٥٣	٤٠٤٥	٤٦٤٥	١٥٠
١٩٠١	٢٣٤٩٩	٤٥٦٨	١٤٤٣٠	٤١٨٤	١٠٩٤١	٤٥٦٧
١٩٠٢	٢١٦٩٩	٣٢٩٨	١٣٩٠٥	٣٢٥٦	٣٣٠٤٦	٢٨٩٨
١٩٠٣	٢٨٦٩٤	١٢١٠٠	١٤٣٦٧	٣٦٠٨	١٥٣٥٣	١٨٩٩
١٩٠٤	١٩٥٣٩	١١١٠٨	١٢٩٤٥	٤٢٩٨	١٤٦٦٢	١٣٢٣
١٩٠٥	١٥٤٧٢	١١٢٨٤	١٢٦٤٥	٥٠٩٥	١٣٤٤١	٧١٨
١٩٠٦	١٧٤٨٠	١٣٧٦٤	١٣٨٥٤	٥٧٨٠	٩٩٩٢	٧٣٣
١٩٠٧	١٧٤٢٧	١١٩١٦	١٧٢٤١	١٠١١٢	٦٣٠٥	
١٩٠٨	١٥٩٠٧	١٥١٤٠	٢٤٩٧٦	٩٨٣٤	٤٤٧٠	
١٩٠٩	٢٣٧٣٤	٢٤٩٩٠	٢٥٩١٠	٧٩٩٢	٢٠٤٤٦	٣٨٦٩
١٩١٠	٣٩٩٢٣	٤٧٤٣٩	٢٨١٢٦	١٠٢٧٢	٢٥٦٨٠	٨٨٠
١٩١١	٥٤٦٧٧	٥٩٢٧٥	٢٦٤٢٥	١٦٠٨٠	٢٤٦٠٨	٩٢٧
١٩١٢	٢٠٣٢٥	٦٤٨٣٠	٢٦٥٣٠	١٤٣٢٨	١٨٧٩٢	١٢٢٠
١٩١٣	١٢٠٧٨٨٢	٩٦٨٧٣	٢٤٣٥٣	١٥٧٣٢	١٢٦٣٧١	٩٢٠٠

السنة	اخشاب صناديق التمور	الالواح الخشبية	الاعمدة والواح الاكلاك	الخيوط والغزول	بضائع متفرقة	المجموع الاجمالي
١٨٦٤		١١٤٤				٢٦٦٫٨٥٩
١٨٦٦						٣٢٥٫٤٣٦
١٨٦٨						١٤٠٫٠٤٤
١٨٧٠						١١٣٫٦٢٥
١٨٨٧	٢٧١٩٨	١٤٨٢٣	٣٠٤٢	٩١٠٠	٥٠٥٢٦	٥١١٫٠٢٢
١٨٨٩	٣٠٣٤٩	٨٧٥٣	٤٠٠٠			
١٨٩٠	٤١٠٦٤	٧١٦٠	٥٠٠٠			
١٨٩٢	٣٤٣٠٠	١٣٤١٩	٦٤١٤		١٥٦٧٥٢	٨٣٨٫٧٣٧
١٨٩٣	٤٤١٦٤	١٤٦٦٩			١٢٩٠٥٢	٦٨٤٫٤٢٧
١٨٩٤	٢٤٣٦٧	١٠٧٩١	٢٥٠	٢٤٤٨٠	١٢٢٠٠٠	١١٥٥٫٦٩٧
١٨٩٥	٢٨٤١٠	١٤٩٣٧	١٧٥٠	٤١٥٥٠	١٩٠١٦٥	١٣٩٩٫٤٦٥
١٨٩٧	٢٠٧٦٩	١٣٧١٣	١٥٠٠	٢٦٤٢٠	٨٥٣٦٠	٧١٩٫٤٣٣
١٨٩٨	١٥٤٧٥	٩٥٧٩	١٤٥٦	٣٧١٤٠	١٦٧٨٩٠	١١٧٧٫٧١٤
١٨٩٩	٢٩١٥٢	١٥٥٠١	١٢٧٥	٢٠٥٧٥	١٧٤٣٢٣	١١٣٠٫١٦٨
١٩٠٠	٤٦٤٩٥	١٩٣٥٨	١٥٠٠	٣٤٢٣٠	١٧٨٥٠٢	١٢٦٤٫٠٥٥
١٩٠١	٤٧٤٤٧	١٤١٣٨	١٦٠٠	٤٠٠٥٠	١١٢٨٦٠	١٢٧٧٫٨٧٧
١٩٠٢	٤٥٧٥٠	٤٩٢٠١	١٤٣٥	٣٦٩٤٠	٧٠٩٤٧	١٢٧٦٫٠٧٧
١٩٠٣	٥٠٩٤٦	٤٧٧١	٢٢٥٠	٣٨٢٠٠	٢٨٥٢٧	١٢٥٥٫٤٢٣
١٩٠٤	٥٤٣١١	٤٦٠٩	٢٣٦١	٣٣٤٤٠	٢٩٢٠٥	١٢٦٠٫٧٠٩
١٩٠٥	٣٩٣٦١	٥١٠١	٢٦٠٨	٣٢٥٣٠	٣١٠٠٥	١٣٨٧٫٥٨٩
١٩٠٦	٥٥٥١١	٢٥٥٤٢	١٧٨٠	٣١٣١٠	٣٤٥١٠	١٥١١٫٥٤٥
١٩٠٧	٦٦٣١٧	٢٧١٦٨	٢١٠٦	٥٣٨٦٠	٥٦٥٢٩	١٨٧٩٫٥٦٥
١٩٠٨	١١٦٧٤١	٥٣١٥١	١٥٠٦	٦٥٦٨٠	٧٣٤٠٩	٢٤١١٫٥٦٨
١٩٠٩	٩١٢٤٠	٣٥٤٥٤	٢٢٠٤	٦٣٨٦٠	٥٧٨٣٤	٢٣٦٠٫١٠٢
١٩١٠	١٢٣٧٣٤	٢٠٣٦٤	١٩٧٨	٧٠٣١٠	٧٢٩٧٥	٢٦٣٤٫٥٩٦
١٩١١	١٢٠٥٨٩	٣٠٧٩١	٢٥٤٦	٧٠٥٢٠	٦٠٤٨٥	٢٨٥٥٫٦٧٧
١٩١٢	١٤٨١٦٠	٦٨١٥٠	١٩٤٢	٧٣٩٨٠	١١٤١٩٢	٢٦٥٣٫٩٨٤
١٩١٣	٤٨٣٥٤	٨٥٢٠٥	١٧٠٦	٧٠٦٠٠	٤٧١٩٦	٣٨٩٩٫٢٧٣

ملحق رقم (٣)

اسعار السلع المصدرة عن طريق البصرة لعدد من السنين خلال فترة البحث

السلع	نوع العبوة	١٨٨٧			١٨٩٣			١٨٩٩			١٩٠٥			١٩١١			١٩١٣		
		بنس	شلن	باون	بنس	شلن	باون	بنس	شلن	باون	بنس	شلن	باون	بنس	شلن	باون	بنس	شلن	باون
تمور	كيس							٦	٥		٦	٦			٨			١٠	
	صندوق	٦	٥			٥			٤			٤		٩	٤			٥	
	خصاف	٦	٦		٦	٦			٤		٣	٤			٥		٦	٥	
	جلد		٦			٦		٩	٣		٩	٤		٩	٤			٥	
قمح	كيس					٥		٤	٦			٨			١٢				
	طن				٤	١٨	٣	٩		٥		٥	٥		٨	٩			
شعير	كيس				٦	٢													
	طن						٢		١٠	٤			٥			٩			١٠
شلبا	طن														١٥	٤			٦
الرز	كيس				٤	٥		٦	٥		٣	٦			١٠			١٢	
حبوب وبذور مختلفة	كيس					٢													
	طن									٤			٥			٨			
سمسم	كيس			١		١٣			١٢			١٣			١٦			١٨	
عفص	كيس		١٠	٥	[illegible]		٤			٥		١٠	٥		٥	٦		٥	٦
صمغ	حزمة		١٦	٦			٧			٤			٤			٤			٤
عرق سوس	رزمة			١			٢			١			١			١			١
افيون	علبة		١٠	٧٠			١٠٠			١٠٠			١٠٠			١٠٠			١٠٠

السلع	نوع العبوة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٦٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
سجاد	بالة	٨ ٣٣	٢٠	٢٠	٢٢	٣٢	٣٥
فضلات كلاب	كيس				١٠	١٠	١٠
سمك	علبة	٦ ١٦	١٠ ١		١٠ ١	١٠ ٢	١٥ ٢
شعر	بالة	١٠ ١٣		٨	٨	٨	٨
صوف	بالة	١٣ ٩	١٦ ٨	٦	٥ ٦	٧	٧
جلود	بالة	٣	٤	٥	٥ ٥	٦	٦
مصنوع حريري	حزمة	١٠١	٣١	٤١	٤٠	٤١	٤٠
جياد	للرأس الواحد	٢٥	١٥	١٨	٣٢	٢٥	٢٥

(١) مصادر هذه الاحصائية التقارير البريطانية التجارية وجريدة الزوراء ويوميات زهو دا

(٢) تم اختيار كل ست سنوات لبيان الاسعار .

ملحق رقم (٤)

اسعار السلع المستوردة الى البصرة لعدد من السنين خلال فترة البحث

السلع	نوع العبوة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٩٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
اقمشة قطنية	رزمة			٢٥	٣٠	٣٥	٣٥
اقمشة حريرية	رزمة			٤٠	٤٠	٥٠	٥٠
اقمشة صوفية	رزمة			٣٠	٣٠	٤٠	٤٠
سكر مخروطي	صندوق اوكيس	١ ١٨	٢	١ ١١	١ ١٥	١ ١٥	١ ١٥
سكر ناعم	كيس	١ ١٣ ٣	١ ١٠	١ ٥	١ ٨	١ ١٢	١ ١٢
جوت (كواني)	باله	٤ ١٠	٦	٦	٦	٦ ٨	٦
قهوة	كيس	٣ ١٠	٧	٦	٣ ٥	٤	٤
شاي	صندوق		٣	١ ٥	١ ٥	١ ٥	١
تبغ	كيس	٢ ٦ ٨	٣ ١٠		٥	٥	٥
توابل	كيس	٣ ١٠ ٥	٢	٢	٢	٢ ٥	٢ ٥
علب كبريت	صندوق		٤	٣ ٥	٣	٣	٣
نهلة	= كبير	٢٣ ٧	٢٥	٢٥	٢٥	٢٥	٥

السلع	نوع العبوة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٩٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
صابون	كيس		٥	٢	٢	٢	٢
فحم نباتي	حزمة		٥	٦ ٣	٣ ٤	٥	٥
فحم معدني	طن	٩ ١	١٠ ١	٢	١٥ ١	١٦ ١	١٨ ١
شموع	صندوق		١	١	١٠	١٠	١٠
نفط	علبة	٥ ٦	٥	٦ ٥	٦ ٥	٦ ٥	٦ ٥
اصباغ وزيوت	رزمة			١٠	١٠	١٠	١٠
نحاس	حزمة	٢ ١٣ ٢	٤	٤	٤	٦	٦
رصاص وقصدير	صندوق		١٠	١٠	١٠	١٠	١٠
خزفيات وزجاجيات	صندوق		٣	٣	٣	١٠ ٢	١٠ ٣
اواني خزفية	رزمة		٢	٢	٢	٢	٢
خردوات ازرار وابر	صندوق			٥	٥	٥	٥
عدد مختلفة	رزمة			٣	٣	٣	١٠ ٢
قرطاسية	صندوق			١٥	٨	٦	٦

السلع	نوع العبوة	١٨٨٧ بنس شلن باون	١٨٩٣ بنس شلن باون	١٨٩٩ بنس شلن باون	١٩٠٥ بنس شلن باون	١٩١١ بنس شلن باون	١٩١٣ بنس شلن باون
زجاج نوافذ	صندوق			١	١	١٥	١
نبيذ وكحول	صندوق			١	١	٢ ١	٥ ١
حديد وفولاذ	قطعة		١	١٠	١٠	٤ ٨	٤ ٧
مكانس	رزمة			٢	٤	٤ ٤ ٥	٧
ادوية واعشاب	رزمة		٣	٣	٣	١٠ ٣	١٠ ٣
حبال وخيوط	حزمة		١	١	١	٢	٢
الرز	كيس	٩ ١٠	١٠	١٣	١٦	١	١
القمح	كيس	٩ ١٠		١٠	١٠	١٠	١٥
اخشاب الصناديق	حزمة	٦ ٧	٨	٥	٥	٩	٧
الواح خشبية	عدد	٧ ٤	٨ ١	٤	٣	٣	٣
اعمدة اخشاب الاكلاك	عدد	٣	٨ ١	١	١	٢	٢
خيوط وغزول	رزمة			٨	١٠	١٠	١٠

ملحق رقم (٥)

القيمة الاجمالية للتمور ونوع المهـــوات واعداد هــــا

السنة	الصناديق عدد	الجلـــود عدد	الخصـاف عدد	الاكيـــاس عدد	القيمة بالباونات
١٨٦٤					٨١٠٩٥
١٨٦٦					٨١٧٦٢
١٨٦٨					١٠٦٤٤٧
١٨٧٠					١٨٧١٦٥
١٨٧٩	١٠١٠٣٥	٦١١١٤	٢١٩٣٣		٦٣٢٤٧
١٨٨٠	٣٨٠٣٧	٤٨٠٨٨	٦٥٥١٤		٤٦١٧٨
١٨٨١	٣٩٥٢٥	٦٨٦٩٩	٢٨٤١٥		٤٠٧١٤
١٨٨٢	٨٤٢٦٣	٨٩٥٢٣	٨٣٣٧٤		٧٧١٢٥
١٨٨٣	٢٦٥٠٥٢	٦٩٤٩٩	٥٤٠٢٠		١١١٢٩٥
١٨٨٧	٥٨٨٤٨٤	٥٩٠٢٥	٤٥٧٢١٠		٣٢٨١٤٣
١٨٨٩	٥٠٤٤٨٥	٣٢٥٨٤	٤١٢٩٠٠		٢٥٠٣٩٦
١٨٩٠		١١٣٣٩٨٧			٤٤٧٠٢٤
١٨٩٢	٥٦٦٤٣٦	٥٦٥٥٣٠			٣١١٣١٢
١٨٩٣	٥٤٤٣٩١	٦٤٤٦٣٨			٢٩٧٢٥٧
١٨٩٤	٧٤٠٦٨٩	٦٣٧١٩٣		١٠٥١٨	١١٠٧٨٦٩
١٨٩٥	٢٥٥٣١	٤٥٠١٤	٥٧٠٢٣٣	٥٥٩٢٠٢	١١٩٩٩٨٠
١٨٩٧	٧٤٠٦٥٩	٣٢٠٣	٣٠١٣٥٠	١٢٥٩٥	٣٠٨٢٤٣
١٨٩٨	٥٠١٣٥٠	٣٨٠٣	٢٨٠٤٩٠	٢٥٤٤١	٢٧١٥٣٧
١٨٩٩	٧٣٧٨٢٣	٥٨٧٩	٦٩٣٤٧٧	٢٨٨٨٤	٢٩٥٢٣٣
١٩٠٠	١٦١٦٥٦١	٩٢٥١	٦١١١٣٩	١٤٦٠٤	٣٨٠٩٧٣
١٩٠١	٨٨٣١٤٧	٦٨٨٥	٦٨٠٩٠٨	١٠٧٤٢	٣٢٧٤٥١
١٩٠٢	٩٦٥٢٥٦	٥٠٦٦	٤٦٠٣٣	٧٨١٤	٢٨٩٢١٥
١٩٠٣	١٢٩٨٢١٠	١٤٢٤٥	٤٥٣٩٨٨	١٨٦١٢	٣٥٩٢٢٨
١٩٠٤	٨٣٩١٥٧	١٥٩٣٠	٥٣١٥٥٧	٢٢٨١٦	٣١٢٧٦٧
١٩٠٥	٩٥٧٦٠١	٢٩٢٢١	٦٣٦٧٣٠	٢٣٠١٣	٣٤٥١٨٤
١٩٠٦	١٤٥٠٥٥٧	٤٢٠٠٨	٣٠٢٦٣٧٦	٢٥٥٠٨	٤٣٦٥١٢
١٩٠٧	١٣٦٣٣٨١	٣١٨٨٢	٢٤١١٩٦	٣٢٧٤٤	٤٣٨٤١٠
١٩٠٨	١١٢٨٠٨٣	٤٣٣٠١٣	٣٦٦٧٠٦٤	٣٩٢٩٨	٣٨٥٦١٧
١٩٠٩	٢٢٩٥٨٣٥	٤٢٩١٤	٣٨٣١٩١	٤٢٨٦٢	٤١٤٦٩٦
١٩١٠	١٢٩٤٣٩٥	٤٥١٠٦	٣٦٦٩٧٢	٣٣٣٩٤	٤٤٣٢٣٣
١٩١١	١٤١٤٤٧٨	٥٢٠٥٨	٣٧٨٤١٢	٣٧٢٢٥	٤٥٧٧٩٥
١٩١٢	١٥٧٤٤٥٠	٣٧٢٦٨	٢٦٥٤٦٠	٣٣٠٤١	٤٧١١١٩
١٩١٣	١٧٨٧٢٢١	٥٣٢٧٤	٣٧٤١١٨	٣٨١٤٠	٥٨٦٠٧٤

ملحق رقم (٦)

اسعار التمور في البصرة للكاره الواحدة ١٨٦٤ - ١٩١٣ (*)

السنوات	الحلاوي بنس	شلن	باون	الخضراوي بنس	شلن	باون	الساير بنس	شلن	باون	الزهدي بنس	شلن	باون
١٨٦٤	٩	—	١٣	٥	—	١٧	٦	١	١٢	٨	٦	١٥
١٨٦٦	٣	٣	٢٦	٨	١	٢٨	—	٦	١٨	٩	٨	٢٤
١٨٦٨	—	—	١٦	—	١٠	١٦	—	١٠	١٣	—	—	١٦
١٨٧٠	—	١٥	١٢	—	—	١٣	—	—	١٤			
١٨٨٧	—	١١	١٤	—	١٠	١٠						
١٨٨٩	—	١٠	١٧									
١٨٩٠	—	٥	١٩									
١٨٩٢		١٢	١٨					٦	١٦			
١٨٩٧		١٦	١٩		٦	١٦		١٠	١٠			
١٩٠٤		١٠	١٧	٦	١٦	١٢	٦	١٢	١١			
١٩٠٥	٢	٣	١٥	٣	٨	١٣	٣	٦	٩			
١٩٠٦	٨	٦	٢٣	٦	١٣	١٨	—	—	١٤			
١٩٠٧	—	٣	٢٩	—	—	٢١	٦	١١	١٤			
١٩٠٨	—	—	٢١	٦	٦	١٦	—	٨	١٣			
١٩٠٩	—	—	٢١	—	٣	١٥	—	٨	١٣			
١٩١٠	—	٥	١٩	—	١١	١٤	—	٨	١٣			
١٩١١	—	١٥	٢٢	٤	١٨	١٦	٨	١	١١			
١٩١٢	٤	١٣	١٨	٨	١١	١٤	٨	١٦	١٢			
١٩١٣		١٥	٢٢	—	١٨	١٦	٨	١٦	١٢			

ملاحظات :

١ - مصادر هذا الجدول التقارير البريطانية التجارية ويوميات زفوودا والرحالة •

٢ - الكاره تساوي ٥٦٠٠ ليبرة وتساوي حوالي طنين ونصف الطن •

ملحق رقم (٧)

السلع الصادرة من البصرة واسماء الاقطار المرسلة اليهـــا

اسم الغلة	الدول المصدرة اليها

الشعير : انكلترا ــ الهند ــ الدولة العثمانية ــ المانيا ــ مواني الخليج العربي
القمح : انكلترا ــ الهند ــ الدولة العثمانية ــ المانيا
التمور : اكياس / الهند ــ الدولة العثمانية

صناديق / انكلترا ــ الولايات المتحدة ــ النمسا والمجر ــ مواني الشرق الأدنى ــ روسيا ــ الهند ــ استراليا •
خصاف / الهند ــ الدولة العثمانية ــ انكلترا ــ مواني الشــرق الادنى ــ الخليج العربي •
جلود / انكلترا ــ الهند ــ مواني الشرق الادنى •
الــرز : انكلترا ــ المانيا ــ الدولة العثمانية •
حبوب وبذور مختلفة : انكلترا ــ الهند ــ مواني الخليج العربي ومواني الشرق الادنى •

السمسم : فرنسا انكلترا •
الشلب : انكلترا ــ المانيا ــ مواني الخليج العربي •
عرق السوس : الولايات المتحدة الاميكية ــ فرنسا ــ انكلترا •
العفص : انكلترا •
الصمغ : انكلترا ــ فرنسا ــ المانيا •
الافيون : الهند ــ انكلترا •
القصب : مواني الخليج العربي •

السجاد : انكلترا ـ فرنسا المانيا ـ الدولة العثمانية •

الجلود المدبوغة : انكلترا ـ المانيا ـ الدولة العثمانية •

المصنوعات الحريرية : الهند ـ انكلترا ـ فرنسا ـ المانيا •

الصوف : انكلترا ـ فرنسا ـ المانيا •

الشعر : انكلترا ـ المانيا ـ الدولة العثمانية ـ فرنسا •

السمنة : الهند ـ الدولة العثمانية ـ موانئ الشرق الادنى •

الخيول : الهند •

فضلات الكلاب : المانيا ـ الولايات المتحدة الامريكية ـ فرنسا •

ملاحظة : مصادر هذه الاحصائية التقارير البريطانية التجارية في البصرة •

ملحق رقم (٨)

السلع الواردة الى ميناء البصرة واسماء الاقطار المجهزة

السلع　　　　　　　　الدول المصدرة

الاقمشة القطنية : انكلترا ــ المانيا ــ النمسا والمجر ــ الهند .

الاقمشة الحريرية : فرنسا ــ الهند ــ المانيا ــ اليابان ــ النمسا والمجر .

الاقمشة الصوفية : المانيا ــ النمسا والمجر ــ انكلترا .

السكر المخروطي : فرنسا ــ المانيا ــ بلجيكا .

السكر الناعم : فرنسا ــ المانيا .

اكياس الجوت : الهند .

القهوة : امريكا ــ المانيا ــ شبه جزيرة العرب (مخا) .

الشاي : الهند .

التبغ : ايران .

التوابل : الهند .

علب الكبريت : السويد ــ المانيا .

النيله : الهند .

الصابون : اسطنبول ــ المانيا ــ الهند .

الفحم النباتي : الهند .

الفحم المعدني : انكلترا (ويلز) .

الشموع : بلجيكا ــ المانيا ــ الهند ــ فرنسا .

النفط : روسيا ــ الولايات المتحدة ــ ايران .

الاصباغ والزيوت : انكلترا ــ المانيا .

النحاس : انكلترا ــ الهند ٠

الرصاص والقصدير : انكلترا ــ بلجيكا ٠

الخزف الصيني والزجاجيات : النمسا والمجر ــ المانيا ــ بلجيكا ــ فرنسا ــ انكلترا ٠

الاواني الخزفية : انكلترا ــ النمسا والمجر ــ المانيا ــ روسيا ٠

الخردوات « الابر والازرار » : فرنسا ــ النمسا والمجر ــ انكلترا ٠

المعدات المختلفة : الهند ــ انكلترا ــ المانيا ٠

القرطاسية : المانيا ٠

زجاج النوافذ : بلجيكا ــ المانيا ٠

النبيذ والكحول : انكلترا ــ المانيا ــ فرنسا ٠

الحديد والفولاذ والمعدات الحديدية : بلجيكا ــ انكلترا ٠

المكائن : انكلترا ــ المانيا ــ بلجيكا ٠

الادوية والاعشاب الطبية : الهند ــ انكلترا ٠

الحبال وخيوط القنب : الهند ــ المانيا ٠

الرز : الهند ٠

القمح : الهند ٠

اخشاب صناديق التمور : النمسا والمجر ــ النرويج ــ روسيا ٠

الالواح الخشبية : الهند ــ النمسا والمجر ــ روسيا ٠

الاعمدة والواح الاكلاك : الهند ــ اسطنبول ــ روسيا ٠

الخيوط والغزول ــ انكلترا ــ المانيا ــ الهند ٠

الاسمنت : بلجيكا ٠

حجر الرحى والشحذ : من موانئ الخليج العربي ٠

ملاحظة :

مصادر هذه الاحصائية التقارير التجارية البريطانية وجريدة الزوراء ويوميات زفوبودا ٠

ملحق رقم (٩)

عدد ومجموع حمولة البواخر والسفن الوافدة والمغادرة لميناء البصرة سنويا ١٨٦٤ ـ ١٩١٣

السنة	البواخر		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن الشراعية الاجمالية	جنسية البواخر والسفن
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن		
١٨٦٤	٩	٦٤٥٠	٧٣٦	٦٩٥٢٤	٧٥٩٧٤	بريطانية ـ عثمانية ـ ايرانية فرنسية
١٨٦٥	١٢	٩٩٤٠	١٣٤١	١٠٨٦٦٢	١٢٨٦٠٢	بريطانية ـ عثمانية ـ فرنسية ايرانية
١٨٦٦	٣٠	١٩٧٨٥	١٣٨٨	١١٦٤٧٩	١٣٦٢٦٤	بريطانية ـ عثمانية ـ فرنسية هولندية ـ ايرانية
١٨٦٨	٢٧	١٦٢٨٨	٨٣٢	٧٥٢٤٢	٩١٥٣٠	بريطانية ـ عثمانية ـ ايرانية هولندية
١٨٦٩	٣٩	٢٤٩٧٦	١١٠٥	٣٠٥٧٨	٥٥٥٥٤	بريطانية ـ عثمانية ـ ايرانية المانية
١٨٧٠	٤٤	٢٢٤٣٧	٩٠٨	٣٤٣٩٤	٥٦٨٣١	بريطانية ـ عثمانية ـ ايرانية المانية
١٨٧١		٥٥٦٢		١٥٤٨	٧١١٠	
١٨٧٢		٦٦٣٠		٣٤٦	٦٩٧٦	
١٨٧٣		٩٤٠١		١٧٤٨	١١١٤٩	
١٨٧٤		٢١٢٥٤		٣٦٠٤	٢٤٨٥٨	
١٨٧٥		٢٨٠٨٥		١٤٧٦	٢٩٥٦١	
١٨٧٦		٥٤٥٥٢		١٧٩٨	٥٦٣٥٠	
١٨٧٧		٤٦٢٤٧		١٠٣٢	٤٧٢٧٩	
١٨٧٨		٥٦٣٩٩		٢٧٤٣	٥٩١٤٢	
١٨٧٩		٤٢١٣٣		١١٣١	٤٣٢٦٤	
١٨٨٠		٤٦٨٧٠		١٢٥٨	٤٨١٢٨	

السنة	البواخر		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن الشراعية الاجمالية	جنسية البواخر والسفن
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن		
١٨٨١		٣٥١٦٩		١٧٨١	٣٦٩٥٠	
١٨٨٢		٧٣٩٠٦		٨٥٤	٧٤٧٦٠	
١٨٨٣		٧٧٤٧٦		١٣٣١	٧٨٨٠٧	
١٨٨٤	١١٧	١٦٠١٨٢	٣٢٠	٣٣٧٤٧	١٩٣٩٢٩	
١٨٨٧	٨٨	٨١١٤٨	٣٧٧	٣٨٧٥٧	١٢٢٥٠٥	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية
١٨٩٠	١٣٩	١١٦٥٣٥	٧٨٠	٤٢١٦٦	١٥٩٦١٧	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية ـ المانية
١٨٩٣	١١٤	١٢١٩٧٥	٦٦٠	٣٦٨٣٠	١٥٨٨٠٥	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ نرويجية ـ المانية ـ فرنسية
١٨٩٤	١١٩	١٤٠٢٢٩	٥٩٩	٣٠٦٦٤	١٧٠٨٩٣	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ نرويجية ـ فرنسية
١٨٩٥	١٤٥	١٨٠٣٥٣	٦٣٥	٣٠٢٢٠	٢٣٠٥٧٣	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية ـ المانية ـ نرويجية ـ زنجبارية
١٨٩٨	٨٣	١٠٥٦٥٣	٥٠٢	٢٠٥٨٣	١٢٦٢٣٦	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية ـ نرويجية
١٨٩٩	١٢٢	١٣٦١٤٩	٥٣٨	٢٩٤٢٥	١٦٥٥٧٤	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية ـ المانية ـ نمساوية ونرويجية ـ زنجبارية
١٩٠١	١٣١	١٤٣٣٥١	٦٥٣	٣٦٠٢٠	١٧٩٣٧١	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية ـ روسية ـ نمساوية ـ زنجبارية

السنة	البواخر		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن الشراعية الاجمالية	جنسية البواخر والسفن
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن		
١٩٠٢	١٤١	١٦٩٦٨١	٥٨٢	٣١٨٣٢	٢٠١٥١٣	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ايرانية ـ فرنسية ـ روسية نمساوية ـ زنجبارية
١٩٠٣	١٤٣	١٧٠٣٠٩	٥٨٨	٢٥٢٠١	١٩٥٥١٠	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ايرانية ـ فرنسية ـ روسية نمساوية ـ زنجبارية
١٩٠٤	١٢٣	١٣١٩١٦	٦٩٢	٣٨٢٧٦	١٧٠١٩٢	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ايرانية ـ فرنسية ـ روسية نمساوية ـ نرويجية زنجبارية ـ ايطالية
١٩٠٥	١٦٩	١٨٩٤٤٠	٦١٨	٣٧٧٣١	٢٢٧١٧١	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ايرانية ـ فرنسية ـ روسية يونانية ـ ايطالية زنجبارية
١٩٠٦	١٨٠	٢٢٩١٢٧	٤٨٨	٢٨٠٩٥	٢٥٧٢٢٢	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية ايرانية ـ فرنسية ـ روسية المانية ـ نرويجية ـ ايطالية زنجبارية
١٩٠٧	٢٠٠	٢٣٧١٨٨	٤٣١	٢٥٣٥٢	٢٦٢٥٤٠	بريطانية ـ عربية ـ عثمانية فرنسية ـ ايرانية ـ روسية المانية ـ زنجبارية ـ نمساوية
١٩٠٨	٢٠٠	٢٢٨١٣٦	٤٧٤	٢٧٨٣٤	٢٥٥٩٧٠	بريطانية ـ المانية ـ فرنسية روسية ـ هولندية ـ ايرانية عربية ـ عثمانية ـ زنجبارية نرويجية

السنة	البواخر		السفن الشراعية		حمولة البواخر والسفن الشراعية الاجمالية	جنسية البواخر والسفن
	العدد	الحمولة طن	العدد	الحمولة طن		
١٩٠٩	١٧٦	٢٠٦٨٤٣	٣٧٠	١٩٠٦٩	٢٢٥٩١٤	بريطانية ـ المانية ـ فرنسية عربية ـ ايرانية ـ نرويجية زنجبارية
١٩١٠	٢١٣	٢٠٨٢١٣	٣٤٨	١٥٥٢٦	٢٢٣٧٣٩	بريطانية ـ المانية ـ فرنسية عربية ـ ايرانية ـ روسية زنجبارية
١٩١١	٢١٤	٣١٤٢٢٨	٣٥٥	١٨٥٧٩	٣٣٢٨٠٧	بريطانية ـ المانية ـ روسية عثمانية ـ فرنسية ـ ايرانية زنجبارية
١٩١٢	٢٤٠	٣٠٤١٨٦	٣٣٨	٢٠٢٧١	٣٢٤٤٥٧	بريطانية ـ المانية ـ روسية عثمانية ـ ايرانية ـ فرنسية زنجبارية
١٩١٣	١٩٥	٣٢٧٩١٣	٢٥٠	١٩٢٠٦	٣٤٦٩٣٩	بريطانية ـ المانية ـ روسية نمساوية ـ سيامية ـ فرنسية عثمانية ـ ايرانية ـ زنجبارية

ملاحظات : ١ ـ مصادر هذه القائمة التقارير التجارية البريطانية في البصرة خلال ١٨٦٤ ـ ١٩١٣ ٠
٢ ـ لم ترد اعداد البواخر والسفن في التقرير الذي اشار الى حركة البواخر خلال ١٨٧١ ـ ١٨٨٣ ٠
٣ ـ غالبية البواخر كانت بريطانية (٤) لتوضيح جنسية السفن نذكر بان من بين البواخر البالغة عددها (١١٤) لعام ١٨٩٣ كان ١٠٨ بريطانية ٢ عثمانية ٢ نرويجية ١ المانية ١ فرنسية ٠ ومن بين السفن الشراعية البالغة عددها (٦٦٠) لنفس العام كان ٩٧ بريطانية ٣٠٢ عربية عثمانية ٢٥٦ ايرانية ٤ فرنسية ١ زنجبارية وتصح هذه النسبة على السنين الاخرى تقريبا ٠ (٥) من بين البواخر البالغ عددها (١٤٣) في عام ١٩٠٣ كانت ١٣٧ بريطانية ٥ روسية ١ نمساوية مجرية ٠ (٦) من بين السفن الشراعية البالغة عددها ٥٨٨ كانت ٤٨ بريطانية ٢٧١ عربية عثمانية ٢٣٦ ايرانية ٩ فرنسية ٢٤ زنجبارية ٠ (٧) من بين البواخر البالغ عددها ١٩٥ لعام ١٩١٣ كانت ١٦٣ بريطانية ٢٠ المانية ١ نمساوية ١ سيامية ٢ عثمانية ٧ روسية ١ ايرانية ٠ (٨) ومن بين السفن الشراعية البالغة عددها ٢٥٠ لنفس العام ١٣٧ بريطانية ٢٠ عثمانية ٥٧ ايرانية ٢٨ زنجبارية ٨ فرنسية ٠

ملحق رقم (١٠)

معدلات اجور الشحن بين البصرة وكل من لندن وبومباي وبغداد ١٨٩٤ ـ ١٩١٣

من البصرة السنة	الى لندن بنس	شلن	باون	الى بومباي بنس	شلن	باون	الى بغداد بنس	شلن	باون
١٨٩٤	٦	٣	١	١٠	١٠				
١٨٩٦	٤	٤	١		١١				
١٨٩٨			١		٦				
١٩٠٠		٨	١	٩	٩				
١٩٠١	٦	٧	١	٢	٩				
١٩٠٢	٦	١٤		٩	٧			١٦	١
١٩٠٣	٦	١٧		٤	١٨				
١٩٠٤	٤	١٦							
١٩٠٥							٦	١٢	١
١٩٠٦			١	٢	٩		٦	١٢	١
١٩٠٧	٦	١٧		٨	١٣				
١٩٠٨		١٧		٢	١٠				
١٩٠٩	٦	١٧		٣	١٢			٤	١
١٩١٠	٦	١٧			١٣		٦	٤	١
١٩١١			١		١٤				
١٩١٢		٥	١		١٤				
١٩١٣		٢	١	٨	١٦				

ملاحظات :

١ ـ مصادر الاحصائية التقارير التجارية البريطانية لولاية البصرة لسنوات مختلفة ٠

٢ ـ الاجور الى بومباي وردت بالروبية وتم تحويلها على اساس كل ١٥ روبية تساوي باونا واحدا ٠

٣ ـ لقد اختلفت الاجور خلال العام كثيرا حسب موسم التجارة والارقام اعلاه هي معدلاتها ٠

ملحق رقم (١١)

الاسعار السائدة في البصرة في عام ١٨٦٥ ــ ١٨٦٦

اسم المادة	الكمية او العدد	السعر بنس	شلن	باون	الملاحظات
لحم البقر	٢٫٧٥ كغم	٢٫٥	١		اى ان الكيلو غرام الواحد بـ $5\frac{1}{3}$ بنس حوالي ٢٢ فلساً
الخبز	٢٫٧٥ كغم	٦٫٥			اى ان الكيلو غرام حوالي ١٠ فلوس
الشموع وزيت العنبر	١٫٨٨ كغم		٦	١	
الهيل	١٫٢٧٠ كغم	٧	١٠	٨	
الفحم النباتي للمنزل	٦٩ كغم	٧	٩		
قهوة مخا	١٫٢٧٠ كغم	٥	١٩		
قهوة ملبار	١٫٢٧٠ كغم	٨	١٧		
القطن	٢٫٧٥ كغم		٧		
البط او الوز	الواحدة	١٠			
البيض	عدد ١٠٠		٢		
حطب الوقود	١٣٨٥٫٧٥ كغم		٥	١	
الدقيق	٢٫٧٥	٨			
السمنه	٦٩ كغم			٥	
الاقمشة القطنية الزرقاء	٣٢ انج × ٢٨ ياردة		٥	٢	
قماش الشيت الملون	٢٣ انج × ٢٨ ياردة	٥	١٣		
قماش الشيت للنساء	٢٣ انج × ٢٨ ياردة	٩	١٨		
اقمشة طويلة سمراء	٣٩ انج × ٣٦ ياردة	٣	٥	١	
اقمشة اورليان	٣٩ انج × ٢٨ ياردة	٣	٢	٣	
اقمشة الثياب السمراء	٣٩ انج × ٣٨٫٥ =		٤	٢	

اسم المادة	الكمية او العدد	السعر بنس	شلن	باون	الملاحظات
اقمشة الثياب البيضاء	٣٦ انج × ٤٠ يارد ة	٩	٨	٢	
اقمشة تانجيب البيضاء	٤٠ انج × ٢٠ يارد ة	٦	١١		
الحصر	عدد ١٠٠	٤	١٧	١	
قطن حديد انكليزي	٦٩ كغم	١٠	١٤		
الرصاص	١٢٫٧٠ كغم	٥	١٣		
الفولاذ	٦٩ كغم	٦	١٤	١	
الحديد السويدي	٦٩ كغم	١	٢	١	
صفائح القصدير	الصندوق	٤	١٨	١	
لحم الضأن	٢٫٧٥	٢	١		
الفلفل	١٢٫٧٠	٦	١١		
الزبيب	١٢٫٧٠	٩	٤		
حبال الياف جوز الهند	٦٩ كغم	٦	١٣	١	
الملح	٢٫٧٥	٦			
زيت السمسم	٦٩ كغم	٣	١٤		
رأس الغنم	عدد واحد		٩		
صابون دمشق	١٢٫٧٠ كغم	٥	١٢		
سكر البنغال	١٢٫٧٠ كغم		١٢		
سكر ميسور	١٢٫٧٠ كغم		١١		
السكر الناعم	١٢٫٧٠ كغم	١٠	١٥		
السكر البلوري	١٢٫٧٠ كغم	٤	١٥		
السكر النقي	١٢٫٧٠ كغم	٣	١٧		
سكر القوالب	١٢٫٧٠ كغم	٢		١	
الشحم الحيواني	٦٩ كغم			٤	
التبغ التركي	١٫٢٧ كغم	٣	٦		
التبغ الايراني	٦٩ كغم		٤	٢	
الخضروات من كل الانواع	٦٩ كغم	٥	٤		
الخل	٢٫٧٥ كغم	٩			
الصوف	الجزة الواحدة	٦	١		
العرق	بطل عدد ٢٥	٩	٨	١	

ملاحظة :

مصدر هذه الاحصائية التقرير التجاري للقنصل البريطاني في البصرة لعام ١٨٦٤ ـ ١٨٦٦ م.

ملحق رقم (١٢)

اسعار بعض المواد الاستهلاكية لعامي ١٨٩٨ و ١٩١٣

اسم المادة	الكمية او العدد (١٨٩٨)	السعر بالقروش (١٨٩٨)	السعر بالباون شلن (١٨٩٨)	السعر بالباون بنس (١٨٩٨)	السعر بالفلوس (١٨٩٨)	الكمية او العدد (١٩١٣)	السعر بالقروش (١٩١٣)	السعر بالباون شلن (١٩١٣)	السعر بالباون بنس (١٩١٣)	السعر بالفلوس (١٩١٣)
الخبز	حقة	٢ر٥		٥ر٥	٢٣	حقة	٦	١	١	٥٤
لحم الضأن	حقة	٥		١١	٤٥	حقة	٢٤	٤	٤	٢١٦
لحم البقر	حقة	٣		٦ر٥	٢٧	حقة	١٨	٣	٣	١٦٢
الدهن	حقة	١٦	٣		١٥٠	حقة	٤٠	٧	٣	٣٦٢
لسان البقر	عدد ١	١		٢	٨	عدد ١	٥		١١	٤٥
المملاق	عدد ١	٠ر٥		١	٤	عدد ١	٣		٦ر٥	٢٧
سمك البز	حقة	٤		٩	٣٧	حقة	١٨	٣	٣	١٦٢
مختلف السمك	=	٢		٤	٦	حقة	١٠	١	٩	٩٦
رأس باجه	١	١ر٥		٣	١٢	عدد ١	٦	١		٥٠
بيض	عدد ١٢	١		٢	٨	عدد ١٢	٣		٦ر٥	٢٧
الشعير	حقة	١		٢	٨	حقة	٣		٦ر٥	٢٧
الرز	حقة	٣		٦ر٥	٢٧	حقة	٦ر٥	١	٢	٥٨
الفاكهة	حقة	١		٢	٨	حقة	٣		٦ر٥	٢٧
الخضروات	حقة	١		٢	٨	حقة	٣		٦ر٥	٢٧

مصدر الاحصائية : مجلة لغة العرب ، الجزء ٩ ، السنة الثانية ، آذار ١٩١٣ ص ص ٤٢٠ - ٤٢١ .
وردت اصلا بالقروش وقد تم التحويل على اساس كل ١١٠ قرش تساوي باون واحد .
كما ورد ان الحقة تساوي اربعة كيلو غرامات .. بخلاف حقة اسطنبول المعروفة التي تساوي كيلو غرام وربع .

ملحق رقم (١٣)

النقـود

لمحة عن النقود التي كانت قيد التداول في البصرة خلال فترة البحث

بقدر ما يعتبر تناول موضوع العملة في البصرة وفي رأس الخليج ضروريا لهذه الدراسة بقد ما يعتبر ايضا من الامور المعقدة التي يصعب فهم تفاصيلها الكاملة والدقيقة بسهولة ويسر لأن النقود المتداولة كانت متنوعة جدا ولها حسابات محلية في غاية التعقيد بحيث ان القيمة الحقيقية لبعضها كانت في كثير من الاحيان تختلف عن القيمة المتعارف عليها وعن أسعارها الرسمية ، وكل هذه القيم كانت في تغيير مستمر تبعا لتوفر او ندرة المسكوكات الذهبية والفضية في السوق ، لذا لا يمكن للباحث الاكتفاء بمعرفة العلاقة النسبية بين النقود في فترة ما من بحثه ليعمم تلك القيمة على كل الدراسة وانما عليه تتبع قيمة وحدة النقد التي يتعامل معها بالقياس الى باقي النقود ومن سنة الى اخرى ليكون على بينة من تغير أو ثبوت سعرها في السوق من آن لآخر • وقد حاولنا جهد الامكان توضيح بعض الحقائق الهامة عن بعض النقود التي كانت قيد التداول في البصرة وبيان العلاقة النسبية بينها خلال فترة الدراسة ، حيث وضحنا العلاقة بين الليرة العثمانية التي هي الاساس الرسمي لتجارة البصرة وبين الباون الاسترليني أو القران الايراني أو الروبية الهندية التي كانت هي النقود الشائعة في منطقة الخليج العربي [١] •

ومما يجدر ذكره ان الحسابات النهائية لدائرة كمرك البصرة كانت تجري وفق القروش العثمانية وفي دائرة كمرك المحمرة بالقران الايراني

---

(١) يمكن ملاحظة ذلك في الجداول التي تلي هذا التمهيد •

ويتم تحويلها الى الباونات البريطانية في التقارير التجارية وفق سعر السوق لليرة والقران ، اما الحسابات النهائية لمواني بوشهر ولكنه وبندر عباس والبحرين ومسقط و « الامارات العربية » فانها كانت تتم بالروبية وتنظم التقارير بموجبها [٢] .

ولابد لنا من القول باننا عندما نذكر هذه النقود الاساسية لا نعني بان النقود الاخرى كانت غير معروفة أو غير مقبولة في تجارة البصرة والخليج . بل ان نقودا اوربية كثيرة اخرى كانت في التداول ايضا ولكن على نطاق اضيق ، نخص بالذكر منها الكراون الالماني والفرنك الفرنسي والدولار النمساوي والدولار الاسباني والدولار الامريكي والتالر البروسي والروبل الروسي والدوكات الهولندي ... ونقود اخرى [٣] .

هذا ومن جهة اخرى لابد لنا ان نوضح بان المعاملات التجارية المحلية في البصرة لم تكن تجري دائما بالقرش أو بالقران وانما كانت للاسواق اعرافها الخاصة في عالم النقود والتجارة . فصفقات التمور مثلا كانت تجري بموجب عملة تسمى (الشامي) كانت قد انقرضت منذ اواخر القرن الثامن عشر [٤] الا انها ظلت كأساس لبيع التمور وكانت قيمتها الرسمية تقل عن قيمتها في السوق ولكن المشتري في النهاية كان يدفع حسابه بالعملات المتوفرة لديه سواء أكانت ليرات أو قروش عثمانية أم قرانات ايرانية أو أية نقود اخرى بعد ان تم عملية تحويل « الشاميات » التي تمت الصفقة بموجبها الى تلك العملات المتوفرة لدى المشتري وفق جداول خاصة

---

(٢) انظر تقارير البصرة والمحمرة وبوشهر التجارية .

(٣) انظر قيمة هذه النقود بالنسبة للقروش العثمانية والباون الاسترليني والفلوس العراقية في الجداول الملحقة .

(٤) الزوراء ، العدد ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨هـ/١٨٧١ ، عباس العزاوي ، النقود لما بعد العهود العباسية ، بغداد ، ١٩٥٨ ، ص١٤٩ .

يمتلكها الباعة والدلالون والصرافون والأمر ليس سهلا وربما اعتقد البعض بأن ليس له ما يبرره ايضا ولكن التبرير التجاري لهذه العملية المعقدة هو ان يبقى المنتجون على علم ومعرفة باسعار تمورهم الحقيقية بعيدا عن تذبذب العلاقة بين العملات المختلفة(٥) .

ورغم ان معاملات التمور ظلت حتى نهاية البحث تجرى «بالشامي» الا ان الصفقات التجارية الاخرى تحولت تدريجيا من القرش العثماني الى القران الايراني لدرجة اصبح وكأنه العملة الرسمية في البصرة(٦) . وكانت تسوية الحسابات في هذا الحقل التجاري تتم ايضا على اساس «قران خيالي» يسمى «قران الدفتر» كان كل ٣٤٫٤ منه يساوي ليرة عثمانية فيما مضى ورغم ان الليرة صارت تساوي ٥٤ قرانا في السوق الا ان القران الوهمي ظل كمحور تجري حوله كافة الصفقات التجارية ثم تبدأ عملية المعادلة والتسوية للحسابات النهائية تبعا للنقود المتوفرة ووفقا لجداول معقدة جدا يحتفظ بها كل دلال او صراف كما هو الحال في تجارة التمور ليتم الدفع او القبض على اساسها بعملات متنوعة قد لا يكون القران فيها أحيانا(٧) . وكم من مرة تدخلت الدولة العثمانية لانهاء هذا الوضع الشاذ وحاولت وضع حد لفوضى النقود الاجنبية في البصرة عن طريق تحديد تداولها وتخفيض اسعارها . ولكنها فشلت في مسعاها لان النقود سرعان ما كانت تتحول الى سلع يجري تصديرها لاحتوائها على كمية من الذهب تزيد احيانا عن الشعر المحدد لها وعند ندرة العملات في الاسواق كانت الدولة تضطر الى التوقف عن ملاحقة قراراتها لتعود النقود ثانية الى

---

(٥) Basra C.T.R., 1903.

(٦) Basra C.T.R., 1867

(٧) Basra C.T.R., 1903 & 1906

اوضاعهـــا وليعود التجار والصيارفة الى دفاترهـــم ومبادلاتهم المعقدة والمملة[8] •

ويبدو ان التعقيد لم يقف عند حد الاسواق فحسب وانما شمـــل الدوائر الرسمية ايضا وبخاصة دائرة الكمرك في البصرة التي لم تكـــن تقبل هي الاخرى الا الليرات الذهبية العثمانية وفي حالات نادرة جدا كانت تقبل النقود الذهبية الاخرى وعلى اساس اسعارها الخاصة كما انها ترفض استلام اجزاء الليرة بالعملات الفضية ، وانما على المتعامل معها ان يقدم لها الليرات الصحيحة ولو كان حساب العميل يزيد قرشا واحدا عـــلى الليرة كان عليه ان يقدم ليرة اخرى ليستعيد بقية اجزائها بالقروش ووفق جداول الدائرة التي تقل عن اسعار السوق كثيرا • ومن جهة اخرى فأن دوائـــر التلغراف والبريد والضرائب العثمانية كانت تقبل المجيدي العثماني الفضي في معاملاتها ولكنها تقبله على اساس تسعة عشر قرشا في حين كان سعـــره في السوق عشرين قرشا وربما اكثر احيانا[9] • هذا وان مكتب البريـــد البريطاني كان لا يقبل هو الاخرى سوى الباون الانكليزي او الروبيـــة الهندية وبموجب حسابه الخاص ، اما دائرة التلغراف البريطاني فانها كانت لا تقبل الا الفرنك الذهبي الفرنسي واذا قدمت عملة اخرى فيتم معادلتها باسعار الفرنك الرسمية [9] وبعد هذه الخلاصة الموجزة والمركزة عـــن وضعية النقود والمعاملات التجارية والرسمية في البصرة نحاول تنظيـــم جداول توضيحية تبين العلاقة بين النقود المشار اليها •

---

(٨) الزوراء ، العدد ٢٠٤ ، ٢٩ رمضان ١٢٨٨هـ /١٨٧١ والعدد ١٢٦٩ ، ٧ رمضان ، ١٣٠٣ هـ •

Diary No. 26 1-16, 1884 8 No. 33, 26 March, 1889.

(٩) Basra, C.T.R., 1903

(١٠) Basra C.T.R., 1887

جدول يبين اسعار بعض النقود في ستينات القرن التاسع عشر في العراق

نوع العملة	التعريفة الرسمية للدولة العثمانية: ما يعادلها بالقرش العثماني	الباون الاسترليني: بنس	الباون الاسترليني: شلن	بالفلس العراقي تقريبا	سعر السوق: القروش العثمانية	سعر السوق: بالفلس العراقي تقريبا
العملات الذهبية						
باون انكليزي	١٠٩ ١٩/٤٠		٢٠	٩٩٤	١٢٢ ٣٠/٤٠	١١٤٥
ليرة عثمانية	١٠٠	٣	١٨	٩٠٨	١١٢ ٢٠/٤٠	١٠٢٢
ايمبريال روسي	٨٩ ١٠/٤٠	٣	١٦	٨١٠	١٠٠	٩٠٨
ليرة فرنسية نابليون	٨٦ ٢٧/٤٠	٩	١٥	٧٨٧	٩٧ ٢٠/٤٠	٨٨٥
تومان ايراني	٤٨ ٢٠/٤٠	١٠	٨	٤٤١	٥٣ ١٥/٤٠	٤٨٥
خيري (غازي)	٢٠	٨	٣	١٨٢	٢٤	٢١٨
الدوكات هولندي	٥٠ ٢٧/٤٠	٣	٩	٤٦٠	٥٦ ١٠/٤٠	٥١١
العملات الفضية						
دولار اسباني	٢٣ ١٧/٤٠	٣	٤	٢١٣	٢٥ ٢٠/٤٠	٢٢٩
كراون الماني	٢٢ ٢٣/٤٠	٢	٤	٢٠٥	٢٥	٢٢٧
المجيدي	٢٠	٨	٣	١٨٢	٢٢	٢٠٠
روبية هندية	١٠ ٢٥/٤٠	١١	١	٩٦	١٢	١٠٩
قران ناصر شاه	٤ ١٧ر٥/٤٠	٩ر٧		٤٠	٥ ٥/٤٠	٤٧
قران بانا باد	٢ ١٠/٤٠	٤ر٩		٢٠	٢ ٢٢/٤٠	٢٣

نوع العملة	التعريفة الرسمية للدولة العثمانية: ما يعادلها بالقروش العثماني	الباون الاسترليني: بنس	الباون الاسترليني: شلن	بالفلس العراقي تقريبا	سعر السوق: القروش العثمانية	سعر السوق: بالفلس العراقي
فلورين	٢ ٢٢/٤٠	٥ر٥		٢٣	٢ ٣٥/٤٠	٢٦
الشامي	٩ ٣٠/٤٠	٩	١	٨٩	١١ ١٠/٤٠	١٠٢
البيشلغ	٥	١٠ر٩		٤٥	٥ ١٥/٤٠	٤٩
جوكلي	٢ ١٠/٤٠	٤ر٩		٢٠	٢ ١٦/٤٠	٢٢

اشهر العملات التي كانت قيد التداول خلال فترة البحث في البصرة

١ ـ النقود العثمانية :

فئة العملة	ما يعادلها بالقروش	ما يعادلها بالباونات: بنس	ما يعادلها بالباونات: شلن	ما يعادلها بالفلس العراقي تقريبا
الخمس ليرات	٥٠٠	١٠	٩٠	٤٥٤٠
الليرتين والنصف	٢٥٠	٥	٥٠	٢٢٧٠
الليرة الواحدة	١٠٠	٢	١٨	٩٠٨
نصف ليرة	٥٠	١	٩	٤٥٤
ربع ليرة	٢٥	٦ر٥	٤	٢٢٧
المجيدي	٢٠	٨	٣	١٨٢
نصف مجيدي	١٠	١٠	١	٩١
ربع مجيدي	٥	١١		٤٥ر٥
البيشلغ	٥	١١		٤٥ر٥
القرشين	٢	٤ر٣٩		١٨
القرش	١	٢ر١٨		٩ر٠٨
نصف قرش (٢٠ باره)	٠ر٥٠	١ر١		٤ر٥
ربع قرش	٠ر٢٥	٠ر٥٥		اكثر من فلسين

Report by Consul-General Kemball on the General Condition and Commerce of the Province of Baghdad for the year 1864-1866, p. 279.

٢ ـ النقود الايرانية :

فئة العملات	ما يعادلها بالباون بنس	شلن	بالفلس العراقي تقريبا
العملات الفضية			
التومان		٤	٢٠٠
نصف تومان		٢	١٠٠
القرانين	٩ر٦		٣٩
القران	٤ر٨		٢٠
العملات النيكلية			
شاهين	٠ر٥٠		٢
شاهي واحد	٠ر٢٥		١
النحاسية			
٤ بول	٠ر٢		٠ر٨٢
٢ بول	٠ر١		٠ر٤١

ـ النقود الهندية :

فئة العملات	ما يعادلها بالباون بنس	شلن	بالفلس العراقي تقريبا
روبية واحدة (١٦ آنة)	٤	١	٦٦ر٤
نصف روبية (٨ آنات)	٨		٣٣ر٢
ربع روبية (٤ آنات)	٤		١٦ر٦
٢ آنة	٢		٨ر٤
١ آنة	١		٤ر٢

مصدر هذين الجدولين :

Report on the Trade and Commerce of the Provinceof Arabistan for the year ended March 22, 1910 by Lieutenant A.T. Wilson Indian Army, Acting Consul for Arabistan, pp.3-4.

العلاقة النسبية بين بعض النقود الاساسية التي كانت سائدة في البصرة خلال فترة البحث

نوع العملة	ما يعادلها بالقران الايراني ٦٩ ـ ١٨٧٠	القــــران ٧١ ـ ١٨٨٥	القــــران ٨٦ ـ ١٨٩٥	القــــران ٩٦ ـ ١٩٠٥	القــــران ٠٦ ـ ١٩٠٨	القــــران ٠٩ ـ ١٩١٤
الباون	٢٥	٢٥ ـ ٣٤	٣٤ ـ ٥٢	٥٢ ـ ٦٠	٦٠ ـ ٥٠	٥٠ ـ ٥٧

نوع العملة	ما يعادلها بالروبية ٦٩ ـ ١٨٧٥	الروبيــــة ٧٦ ـ ١٨٨٥	الروبيــــة ٨٦ ـ ١٩١٤
الباون	١٠	١٠ر٥	١٠ر٥ ـ ١٥

نوع العملة	الليرة العثمانية	القرش العثماني	المعدل بالقروش ١٨٦٩ ـ ١٩١٤
الباون	١ر١	١٠٩ ـ ١١٣	١١٠

نوع العملة	ما يعادلها بالقروش ١٨٦١ ـ ١٨٦٧	قـــروش ٦٨ ـ ١٨٦٩	قـــروش ٧٠ ـ ١٨٨٥	قـــروش ٨٦ ـ ١٩٠٢	قـــروش ٠٣ ـ ١٩١٣
الشامي	١١ ـ ١٠ر٥	١٢	١٠ر٥ ـ ١٠ر٢٥	١٠ر٢٥ ـ ١٠	١٠ ـ ٦ر٤٥

جدول اسعار بعض العملات في البصرة في عام ١٨٧٠

نوع العملة	السعر الرسمي للدولة العثمانية: ما يعادلها بالقرش	السعر الرسمي للدولة العثمانية: ما يعادلها بالفلس العراقي	سعر السوق: بالقروش	سعر السوق: بالفلس العراقي
الليرة العثمانية	١٠٠	٩٠٨	١٠٣	٩٣٥
الباون الاسترليني	١١٠	١٠٠٠	١١٣	١٠٢٦
النابليون الفرنسي	٨٧ر٥	٧٨٣	٩٠	٨١٧
الدولار النمساوي	٢٢ر٥	٢٠١	٢٢ر٥	٢٠١
الروبية الهندية	١٠ر٥	٩٥	١٠ر٥	٩٥
الشامي	٩ر٧٥	٨٩	١٠ر٢٥	٩٣
القران الايراني	٤ر٢٥	٣٩	٤ر٥	٤١
الريال السعودى	٢٢ر٥	٢٠١	٢٢ر٥	٢٠١

مصادر الاحصائية :
Report on the Trade of Bussorah in Turkish Arabia by Vice-Consul Robertson for the years 1869.1870, p.299.

جريدة الزوراء ، العدد ٢٠١ ، ١٩ رمضان ١٢٨٩ هـ

جدول باسعار بعض العملات في البصرة عام ١٨٨٧

العملة	السعر الرسمي: ما يعادلها بالقروش	السعر الرسمي: ما يعادلها بالفلس العراقي	سعر السوق: ما يعادلها بالقروش	سعر السوق: ما يعادلها بالفلس العراقي
ليرة عثمانية	١٠٠	٩٠٨	١٤٨	١٣٤٣
باون استرليني	١١٠	١٠٠٠	١٥٨	١٤٣٤
روبية هندية	٨	٧٣	١١ر٢٥	١٠٢
النابليون الفرنسي	٨٧	٧٩٠	١٣٠	١١٨٠
المجيدى	١٩	١٧٣	٢٧	٢٤٥
القران الايراني	٣	٢٧	٤ر٥	٤١
الدولار الاسباني	٢٤ر٧٥	٢٢٥	٢٤ر٧٥	٢٢٥

المصدر : Report on the Trade of Bussorah in the year 1887,p.4.

جدول باسعار النقود في البصرة في عام ١٣٠٩ هـ/ ١٨٩١/١٨٩٢م

نوع العملة	الدولة	ما يعادلها قرش	ما يعادلها بارة	ما يعادلها بالفلس العراقي
الميرة *	العثمانية	١٠٠		٩٠٨
المجيدي		٢٠		١٨٢
البيشلك		٥		٤٥
القرش		١		٩٫٠٨
الباون الاسترليني	انكلترا	١١٠		١٠٠٠
الشلن		٥	٢٠	٥٠
النابليون	فرنسا	٨٦	٢٠	٧٨٥
الفرنك		٤	١٣	٣٩
تره ميس (ذهب)	النمسا	٥٠	٢٢	٤٥٩
اميرال	والمجر	٢٠		١٨٢
فلورين		١١	١١	١٠٢
التومان	ايران	٤٨	٢٠	٤٤٠
الدولار	امريكا	٢٢	١٦	٢٠٣
التالر	بروسيا	١٦	٤	٣٧
بول آتوني	روسيا	٩٠	١٠	٨١٩
قابون		١٤	١٧	١٣١
روبله		١٧	١٧	١٥٨
دراخمي	اليونان	١٩		١٧٢

المصدر : بصره ولايتي سالنامه سي ، دفعه ٢ سنة ١٣٠٩ هـ/ ١٨٩١/ ١٨٩٢م ، ص ص ٨٧ — ٨٨ .

جدول بأسعار بعض العملات في البصرة عام ١٩٠٦

نوع العملة	بالنقود العثمانية	بالنقود البريطانية		بالنقود الفرنسية		بالنقود العراقية
	القروش	بنس	شلن	سنت	فرنك	فلس
الليرة العثمانية	١٠٠	٢	١٨	٧٧	٢٢	٩٠٨
المجيدي العثماني	٢٠	٦	٣	٢٠	٤	١٨٢
الروبية الهندية	٧ – ٧٫٢٥	٤	١	٦٧	١	٦٦
القران الايراني	٢	٤		٤٢		١٨
الباون	١٠٧		٢٠			١٠٠٠
الشامي	٦٫٤٥	٢	١			٥٨
دولار ماريا تريزا	١٠٫٧		٢			٩٧

بعض الاستثناءات الهامة في عالم النقود والصفقات التجارية في البصرة

قبل افتتاح فرع البنك الامبراطوري العثماني في البصرة ١٩٠٥
كانت الليرة العثمانية تعادل ٣٤٫٤٠ قران للمعاملات التجارية وكان القران يسمى (قران الدنتر) . بعد افتتاح البنك صارت الليرة العثمانية :

تساوي ½ ٤٩ قران لبيع وشراء الاقمشة القطنية
وتساوي ٣٤٫٤٠ قران للمبادلات المالية .
وتساوي ١٠٠ قرش لبيع وشراء الحبوب .

وصار المجيدي :

يساوي ١٩ قرش للخدمات الحكومية ، التلغراف ، الرسوم والضرائب ... الخ
ويساوي ٢٠ قرش للاغراض التجارية (عدا التمور)
ويساوي ٢٩ قرشا في تجارة التمور
ويساوي ١٠ قرانات لصفقات البيع والشراء في السوق
ويساوي ٦٫٣٧ قران للمبادلات المالية

المصدر : Report on the Trade of Basra for the year 1906
By Consul Crow pp.7-8.

ملحق رقم (١٤)

المكاييل والموازين

توطئة للمكاييل والموازين التي كانت شائعة في البصرة ورأس الخليج خلال فترة البحث

لم تكن تعقيدات الموازين والمكاييل في البصرة ورأس الخليج العربي تقل عن مشاكل النقود حيث كان لكل ميناء موازينه المحلية الخاصة به . ورغم ان الدولة العثمانية حاولت من جهتها ومنذ سبعينات القرن التاسع عشر توحيد الموازين في المناطق الخاضعة لسيادتها بموجب النظام العشري الا انها لم تفلح رغم انها كررت المحاولة عدة مرات ، وفي واحدة منها اصدرت قائمة بالاوزان الجديدة وما يقابلها من الاوزان القديمة وعممت ذلك على من يهمه الامر ووزعت الكراريس والجداول التوضيحية بحيث صارت الحقة الجديدة تعادل كيلوغراما واحدا وكل عشر حقق منها تساوي بطمان وكل عشرة « بطمانات » تساوي قنطارا وكل عشر قناطير تساوي طغارا [١] . الا ان المعنيين من التجار والباعة تسلموا تلك الجداول والموازين بعد ان دفعوا اثمانها ولكنهم وضعوها على الرفوف العالية واستمروا في استعمال حققهم وامنانهم وطغاراتهم التي ورثوها عن الآباء والاجداد . .

فعلى سبيل المثال اشتهرت البصرة بعدة اشكال من الامنان فهناك من للحبوب وآخر للصوف والجلود ومن للفواكه والخضار واللحوم واخر للتمور ... وهكذا [٢] .

---

(١) الزوراء ، ١٠١١ ، ١٦ جمادي الاولى ١٢٩٩ هـ/١٨٨١/١٨٨٢ .

(٢) بصرة ولايتي سالنامه سي ، دفعة ١ سنة ١٣٠٨ ، ص ٨٢ .
الزوراء ، ٥٤٩ ، ٢١ جمادي الاخرة ١٢٩٢ هـ/٥٧٥ ، ٢٣ رمضان ١٢٩٢ هـ / ١٨٧٥ .

ومن جهة اخرى كانت هذه الأمنان تتباين في اوزانها مع اربعة اشكال من الامنان كانت معروفة في الكويت [٣] • ويختلف عن امنان البحرين [٤] • وعن اربعة عشر منا آخر كانت قيد الاستعمال في المحمرة ورأس الخليج العربي [٥] • هذا فيما يتعلق بالامنان ، اما الطغار الذي كان يساوي ١٢٠٠ حقه [٦] في موازين الحبوب فأنه كان يختلف تماما في موازين الجص او [٧] الحطب مثلا ويصح قول الشيء نفسه على الوزنة والاوقية والذي يهمنا من الاوزان اكثر لاسيما في التجارة الخارجية هو الطن الانكليزي حيث كانت الاحصائيات النهائية تنظم بموجبه ، والذي اختلف هو الاخر فبينما كان طن الحبوب يساوي ٢٠ هندردويت .Cwt اي حوالي ١٠١٦ كغم صار منذ عام ١٨٩٥ يعادل ١٨ هندردويت .Cwt اى حوالي ٩١٤ كغم بينما استمر الطن لباقي السلع على وضعه السابق [٨] ، اما التمور فانها كانت تباع وتصدر على اساس الكاره الكبيرة التي تساوي اربعين قوصرة ، والقوصرة عبارة عن من واحد خاص بالتمور ويساوي ستين حقة ، وعليه فالكارة كانت تساوي الفين حقة وتقارب من ٢٥٤٠ كغم اي حوالي طنين ونصف •

وسنحاول في الجداول التالية معادلة الاوزان التي كانت شائعة في البصرة ورأس الخليج العربي بالكيلو غرامات لانها اقرب الى واقعنا •

---

(٣) انظر الجدول الملحق بهذه الدراسة •

(٤) انظر الجدول الملحق •

(٥) انظر الجدول الملحق •

(٦) بصرة ولايتي سالنامه‌سي ، دفعة ، سنة ١٣٠٨هـ ص٨٢ •

(٧) طغار الجص يساوي ١٠٠٠ حقة •

(٨) Diary No. 28, 3 August, 1885.

Basra C.T.R., 1895.

الطن الصغير صار يستعمل للحبوب وبشكل خاص للقمح والشعير والذرة والرز •

الاوزان للحبوب والسمنة والصوف والجلود

حقة اسطنبول	الاوزان المحلية	ليـــــرة	كيلو غرام
١		٢ر٨٣	١ر٢٨
٢ر٥	وقية واحدة	٧ر٠٧٥	٣ر٢٠
٦٠	مَن	١٦٩ر٨	٧٧
١٢٠٠	طغار	٣٣٩٦	١٥٤٠

كل ٢ ١/٢ حقة تساوي وقية

كل ٢٤ وقية تساوي من

كل ٢٠ منَ يساوي طغار

اوزان اللحوم والمؤن والعطاريات

الاوزان المحليـة	الاوزان المحليـة	الليـــرة	كيلو غرام
٤٠٠ درهم	حقـة	٢ر٨٣	١ر٢٨
٢ ١/٢ حقة	وقيـة	٧ر٠٧٥	٣ر٢٠
٤ وقيـة	مَن واحد	٢٨ر٣٠	١٢ر٨٣

الاوزان والمقاييس للتمور

الاوزان المحليـة	الاوزان المحليـة	ليـــرة	كيلو غرام
٥٤ حقـة	مَن واحـد	١٥٢ر٨٢	٦٩ر٣١
٤٠ مـنَ	كاره كبيرة (*)	٥٦٠٠	٢٥٤٠
		٦١١٢ر٨	٢٧٧٢
٢٠ مـنَ	كاره صغيرة	٢٨٠٠	١٢٧٠
		٢٠٥٦ر٤	١٣٨٦

(*) كانت الكاره الكبيرة للتمور تساوي ٥٦٠٠ ليبرة الى اوائل القرن العشرين تقريبا وفي عام ١٩٠٨ وردت اشارة في التقارير التجارية بانها تساوي ٦١١٢ر٨ ليبرة .

الاوزان الرئيسة التي كانت سائدة في البحرين

الاوزان المحلية	ليبــــرة	كيلو غـرام
الربعة	٤١١٤	١٨٦٦
المن او الرفعه	٥٧٫٦	٢٦

جدول الامنان الشائعة في الكويت

اسم الوزن المحلي	ما يقابله بالوقية	ليبــــرة	كيلو غرام	الملاحظــــــات
	١	٤ر٥	٢	
منّ	ابو ١٢	٥٤	٢٤ر٥	يستعمل فقط لبيع وشراء الاشرعة
منّ	ابو ٢٤	١٠٨	٤٩	= لبيع وشراء السمن (دهن)
من	ابو ٢٧	١٢١ر٥	٥٥	الوزن الرسمي لدائرة الرسوم
منّ	ابو ٣٠	١٣٥	٦١ر٢٥	لباقي السلع التي لم يشر اليها
٢٠ منّ	٦٠	٢٧٠	١٢٢ر٥	ويسمى طغار واحد

المصادر :

الامنان الشائعة في المحمرة ورأس الخليج العربي واقليم عربستان

نوع المـــن	الوزن بالليـــرة	الوزن بالكيلو غرام	ما يقابله بالحقق
المنَ التبريزي	٦٫٥٤	٢٫٩٦	
منَ الشاه	١١٫٠٨	٥	
المنَ الشيرازي	٧٫٣٦٦	٣٫٣٤	
المنَ الشوشتري	١٥٫٩٧	٧٫٢٥	
المنَ البوشهري	٧٫٧٧٧	٣٫٥	
المنَ المصطلي	٣٤٠٫٨	١٥٤٫٥	١٢٠
منَ المحمرة	١٤٠	٦٣٫٥	كل منَ لغرض معين
منَ المحمرة	١٣٦٫٣٢	٦١٫٨٣	٤٨
منَ المحمرة	١٥٤	٦٩٫٨٥	لاغراض القمح فقط
منَ المحمرة	٤٨٢٫٨	٢١٩	١٧٠
منَ المحمرة	١٥٩٫٠٤	٧٢	٥٦
منَ البصرة	١٧٠٫٤	٧٧	٦٠
منَ الفلاحية	٢٦٩٫٨٠	١٢٢٫٣٨	٩٥
منَ الحويزة	١٠٢٫٢٤	٤٦٫٣٧	٣٦
المنَ الهاشمي	١٠٦٫١١٧	٤٨	٣٩
طغار	٣٤٠٨	١٥٥٤	١٢٠٠ = ١٫٥ طن انكليزي

المصدر :

مصادر ومراجع البحث

المخطوطات

آدموف ، الكسندر ، العراق العربي ولاية البصرة في ماضيها واحاضرها ، سنت بطرسبرغ ، ١٩١٢ ، مسودات فصول مترجمة من قبل الدكتور هاشم صالح التكريتي .

باش اعيان ، عبدالله ، كتاب تراجم اشياخ البصرة ، مخطوط في مكتبة الدراسات العليا كلية الأداب ، جامعة بغداد .

التميمي ، حميد حمدان ، البصرة في ظل الاحتلال البريطاني ١٩١٤-١٩٢١، رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥ . (نشرت من قبل مركز دراسات الخليج العربي ١٩٧٩)

الجنابي ، صلاح حميد ، الوظيفة التجارية لمدينة البصرة ، رسالة ماجستير في الجغرافية كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٤ .

العقود الدرية في تاريخ البلاد النجدية ، مخطوط في مكتبة الدراسات العليا ، كلية الآداب ، جامعة بغداد .

فوك ، بيرى ، عربستان او بلد الف ليلة وليلة ، ترجمة عبود الشالجي مخطوط في مكتبة الدراسات العليا رقم ٢٩ .

القهواتي ، حسين محمد ، العراق بين الاحتلالين العثمانيين الاول والثاني ١٥٣٤ - ١٦٣٨ رسالة ماجستير في التاريخ الحديث ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٥ .

المدرس ، سري ، النقل في شط العرب ، رسالة ماجستير في الجغرافية ـ كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٦٩ .

منت شاشفلي ، ا . م العراق في سنوات الانتداب البريطاني ، ترجمة

الدكتور هاشم صالح التكريتي ، مطبوع على الآلة الكاتبة . طبع
موخرا في مطبعة جامعة بغداد - ١٩٧٨ .
الهيتي ، صبري فارس ، الخليج العربي ، دراسة في الجغرافية السياسية ،
رسالة دكتوراه في الجغرافية ، كلية الآداب ، جامعة بغداد ، ١٩٧٦ .
طبعت من قبل وزارة الاعلام .

الكتب العربية :

ابراهيم عبدالفتاح ، على طريق الهند ، بغداد ، ١٩٣٥ .
ابو عليه ، د . عبدالفتاح ، الدولة السعودية الثانية ، ١٨٤٠ - ١٨٩١ ،
الرياض ، ١٩٧٤ .
الاحسائي ، محمد بن عبدالله ، تحفة المستفيد بتاريخ الاحساء في القديم
والجديد ، اشرف على طبعه وعلق عليه حمد الجاسر ، القسم الاول ،
ط ١ ، الرياض ١٩٦٠ .
امين ، د . عبدالامير محمد ، المصالح البريطانية في الخليج العربي
١٧٤٧ - ١٧٧٨ ، بغداد ، ١٩٧٧ .
الانصاري ، القاضي احمد نور ، النصرة في اخبار البصرة ، تحقيق
الدكتور يوسف عزالدين ، الطبعة الثانية ، بغداد ، ١٩٧٦ . البازي ،
حامد ، البصرة في الفترة المظلمة ، بغداد ، ١٩٧٠ .
بدج ، سيروليس ، رحلات الى العراق ، نقله الى العربية وقدم له وعلق
عليه ، فؤاد جميل بغداد ، ١٩٦٦ .
بصرة ولايتي سالنامه‌سي ، دفعة ١ ، ٢ ، ٣ لسنة ١٣٠٨ هـ ، ١٣٠٩هـ ،
١٣١١ هـ ، بصرة مطبعة سنده باصمشدر (بالعربية والتركية) .
جب ، هاملتون وهارولد بوون ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة
الدكتور احمد عبدالرحيم مصطفى ومراجعة الدكتور احمد عزت
عبدالكريم ، ج ٢ ، القاهرة ١٩٧١ .

خراز ، د. السيد رجب ، الدولة العثمانيـــة وشبه جزيرة العـــرب ١٨٤٠ – ١٩٠٩ ، القاهرة ١٩٧٠ .

حسن ، د. محمد سلمان ، التطور الاقتصادي في العراق ، صيدا ، بيروت ، بدون تاريخ .

حقي ، د . عبدالمجيد اسماعيل ، الوضع القانوني لاقليم عربستان في ظـل القواعد الدولية ، القاهرة ، ١٩٧٤ .

الحيدري ، ابراهيم فصيح ، كتاب عنوان المجد في بيان احوال بغـــداد والبصرة ونجد ، بغداد ، بدون تاريخ .

خدوري ، مجيد ، البحرين وايران ، ترجمة صوت البحرين ، مطابع دار الكشاف ، بيروت ١٩٥٣ .

الداوود ، محمود علي ، محاضرات عن الخليج العربي والعلاقات الدولية ١٨٩٠ – ١٩١٤ ، القاهرة ، ١٩٦٠ .

دي فوصيل ، بيير ، الحياة في العراق منذ قرن ١٨١٤ – ١٩١٤ ، ترجمـة اكرم فاضل بغداد ، وزارة الاعلام ، ١٩٦٨ .

ديلا فوا ، رحلة مدام ديلا فوا ، الى كلدة العراق ١٨٨١ ، ترجمة علـــي البصري ، بغداد ١٩٥٨ .

الراوي ، جابر ابراهيم ، الحدود العراقية الايرانية ، القاهرة ، ١٩٧٠ .

سركيس ، يعقوب ، مباحث عراقية ، قسم ٢ ، بغداد ، ١٩٥٥ .

سعيد ، امين ، تاريخ الدولة السعودية ، المجلد الاول ، بيروت ١٩٦٤ .

سوسه ، د . احمد ، وادي الفرات ومشروع سدة الهندية ، ج٢ ، مطبعة المعارف ، الطبعة الاولى ، بغداد ، ١٩٤٥ .

الشملان ، سيف مرزوق ، من تاريخ الكويت ، الطبعة الاولى ، مطبعـــة النهضة في مصر ، القاهرة ، ١٩٥٩ .

الشيخلي ، محمد رؤوف ، مراحل الحياة في الفترة المظلمة ومـــا بعدها ،
ج٢ ، البصرة ١٩٧٢ •
صالح ، د • زكي ، موجز تاريخ العراق ومنشأ النفوذ البريطاني في بـلاد
ما بين النهرين ، الطبعة الاولى ، بغداد ١٩٤٩ •
ــــــ ، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤ ، بغداد ، ١٩٦٨ •
العابد ، صالح محمد ، دور القواسم في الخليج العربي ١٧٤٧ ـ ١٨٢٠ ،
بغداد ١٩٧٦ •
العزاوي ، عباس ، تاريخ العراق بين احتلالين ، ج٧ ، بغداد ، ١٩٥٥ •
ــــــ ، النقود العراقية لما بعد العهود العباسية ، بغداد ١٩٥٨ •
العقاد ، د • صلاح ، الاستعمار في « الخليج الفارسي » القاهرة ، ١٩٥٦ •
عيسى ، ابراهيم بن صالح ، كتاب عقد الدرر فيما وقع في نجد من الحوادث
في اواخر القرن الثالث عشر والرابع عشر ، حققه وعلق عليــــه
عبدالرحمن بن عبداللطيف آل شيخ الرياض ، بدون تاريخ •
عيسى ، فارس ، الموانىء والملاحة الداخلية ، جامعة حلب ، بدون تاريخ •
الفرحان ، راشد عبدالله ، مختصر تاريخ الكويت ، القاهرة ، ١٩٦٠ •
قاسم ، د • جمال زكريا ، الخليج العربي دراسة لتاريخ الامارات العربية
١٨٤٠ ـ ١٩١٤ ، الكويت ١٩٧٤ •
الكاتب ، د • محمد طارق ، شط العرب وشط البصرة والتاريخ ، الطبعـة
الثانية ، البصرة ١٩٧٢ •
المبادر ، سالم سعدون ، قضاء الفاو ، دراسة في الجغرافية الزراعيـــــة ،
بغداد ١٩٧٨ •
محمود ، د • حسن سليمان ، الكويت ماضيها وحاضرها ، بغداد ،١٩٦٨ •
المختار ، صلاح ، تاريخ المملكة العربية السعودية في ماضيهـا وحاضرها ،
الجزء الاول ، بيروت ١٩٥٧ •

مختار ، محمد باشا ، كتاب التوفيقات الالهامية في مقارنة التواريخ الهجرية بالسنين الافرنجية والقبطية ، المطبعة الاميرية ، بولاق ، ١٣١١ هـ .

النبهاني ، محمد خليفة بن حمد ، التحفه النبهانية في تاريـــخ الجزيرة العربية ، ح٩ ، البصرة البطعة الثانية ، مصر ، ١٣٤٢ هـ .

النجار ، د . مصطفى عبدالقادر ، التاريخ السياسي لامارة عربستان العربية ١٨٩٧ — ١٩٢٥ القاهرة ، ١٩٧١ .

نوار ، د . عبدالعزيز ، المصالح البريطانية في انهار العراق ١٦٠٠ — ١٩١٤ ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، تاريخ العراق الحديث ، القاهرة ، ١٩٦٨ .

نوري ، علاء موسى كاظم ، حكم المماليك فى العـراق ١٧٥٠ — ١٨٣١ بغداد ، ١٩٧٥ .

نورس ، علاء موسى كاظم ، حكم المماليك في العـــراق ١٧٥٠ — ١٨٣١ بغداد ١٩٧١ .

وهبه ، حافظ ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، الطبعة الاولى ، ١٩٣٥ .

ويلكوكس ، وليم ، تقرير عن ري العراق ، مديرية الرى العامة ، مطبعة الحكومة ، بغداد ، ١٩٣٧ .

الكتب الفارسية :

تيموري ابراهيم ، عصربي خبري ياتاريخ امتيازات در ايران ، تهران ، ١٣٣٢ شمسي .

خان ، اقا ميرزا حسن ، تاريخ بصره ، كلكتا ، بدون تاريخ .

عبدالقادر خواجه ، وقائع منازل روم ، بومبي ، ١٩٦٨ .

كسروي ، احمد ، تاريخ بانصد ساله خوزستان ، مطبعة مهر ، تهران ، ١٩٣٤ .

الدوريات :

امين ، د . عبدالامير محمد ، التنافس بين الشركات التجارية الانكليزية في منطقة الخليج العربي والاقطار المجاورة خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر ، مجلة كلية الآداب ، بغداد ١٩٦٣ .

ـــــ ، المصالح البريطانية في الهند خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر وأثرها في الخليج العربي ، مجلة الخليج العربي ، العدد الثامن ، ١٩٧٧ .

باش اعيان ، امين عالي ، البصرة وانهارها ، مجلة لغة العرب ، السنة ٣ ، ج٢ ، آب ١٩١٣ .

التكريتي ، سليم طه ، التنافس البريطاني – التركي على سيادة الخليج العربي في القرن التاسع عشر ، مجلة الاقـلام ، السنة الاولى ، الجزء ١٢ ، آب ١٩٦٥ .

حيدر ، د . صالح ، التطور الاقتصادي في العراق ، مجلة غرفة تجارة بغداد ، السنة ١٧ ، ح ٩-١٠ ، تشرين الثانـي ، كانون الاول ١٩٥٤ .

الدجيلي ، كاظم ، السفن في العراق ، مجلة لغة العرب ، السنـة ٢ ، ج٣ ، ايلول ١٩١٢ .

الرشيد ، عبدالعزيز ، مغاضات اللؤلؤ ، مجلة اليقين ، السنة الثانية ، ج٧ ، ج٧ ، رجب ١٣٤٢ هـ .

رشيد ، د . عدنان ، العلاقات الالمانية العربية ١٨٧١ – ١٩٤٥ ، مجلـة آفاق عربية ، السنة الثالثة ، العدد ١١ ، تموز ١٩٧٨ .

الشبرقي ، علي ، البصرة ، مجلة الاعتدال ، العدد التاسع ، ١ ذي القعدة ١٣٥٢ هـ ، شباط ١٩٣٥ .

فرنسيس ، بشير ، وكوركيس عواد ، نبذة تاريخية في اصول الامكنة العراقية ، مجلة سومر ، ج٢ ، المجلد الثامن ، ١٩٥٢ .
الفياض ، د . عبدالله ، الزراعة والتجارة في العراق في النصف الثاني من القرن التاسع عشر مجلة الاستاذ ، المجلد الحادي عشر ، ١٩٦٢ – ١٩٦٣ .
القيسي ، د . عبدالوهاب ، حركة الاصلاح في الدولة العثمانية وتأثيرها في العراق ، ١٨٣٩ – ١٨٧٧ ، مجلة كلية الآداب ، العدد الثالث ، بغداد ١٩٦٠ .
ليس ، ج.م.و.ن.ل فالكون ، التاريخ الجغرافي لسهول ما بين النهرين ، ترجمة الدكتور صالح احمد العلي ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، المجلد الاول ، السنة الاولى ، آب ١٩٦٢ .
منافع بيع البواخر ، مجلة لغة العرب ، السنة ٣ ، ج١٢ ، حزيران ١٩١٤ .
الهاشمي ، محمد ، اعمال مدحت باشا ، مجلة اليقين ، السنة الثانية ، ج٤ ، الخلقة الثانية ربيع الثاني ، ١٣٤٢ هـ .

الجرائد :

جريدة البصرة ١٣٠٧ هـ ، العدد ١–١٢٤ للفترة ١٨٩٠ – ١٨٩٢ .
جريدة البصرة ١٣١٣ هـ ، الاعداد ٤ – ٥١٩ للفترة ١٨٩٥ – ١٩٠٩ .
جريدة الزوراء ، الاعداد ١ – ١٩٨٤ للفترة ١٨٦٩ – ١٩٠٠ .

BRITISH PARLIAMENTARY PAPERS (HENCE FORTH B. P. P.) DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS (TURKEY)

(A) Reports on the Trade of Basrah for the years 1864-1913.

P.P.P.	1867	LXVII	for the year or years	1864-1866
Ditto	1867-68	LXVIII	Ditto	1866-1867
Ditto	1870	LXIV	Ditto	1868-1869
Ditto	1872	LVII	Ditto	1869-1870
Ditto	1884-85	LXXIX	Ditto	1884
Ditto	1888	CIII	Ditto	1890
Ditto	1890-91	LXXXVIII	Ditto	1890
Ditto	1894	LXXXVIII	Ditto	1893
Ditto	1895	C	Ditto	1894
Ditto	1897	VCIV	Ditto	1895
Ditto	1899	CIII	Ditto	1898
Ditto	1900	XCVI	Ditto	1899
Ditto	1902	CX	Ditto	1901
Ditto	1903	LXXIX	Ditto	1902
Ditto	1904	CI	Ditto	1903
Ditto	1905	XCIII	Ditto	1904
B.P.P.	1906	CXXIX	For tht year or years	1905
Ditto	1907	XCIII	Ditto	1906
Ditto	1907	CXVI	Ditto	1907
Ditto	1909	XCVIII	Ditto	1908
Ditto	1910	CIII	Ditto	1909
Ditto	1911	XCVI	Ditto	1910

Ditto	1912-13	C	Ditto	1911
Ditto	1913	LXXIII	Ditto	1912
Ditto	1914	XCV	Ditto	1913

(B) Reports on the Trade of Baghdad for different years.

			For the year	
B.P.P.	1871	LXV	or years	1869-1870
Ditto	1874	LXVII	Ditto	1873
Ditto	1875	LXXVII	Ditto	1874
Ditto	1876	LXXV	Ditto	1875
Ditto	1877	LXXXIII	Ditto	1876-1877
Ditto	1878	LXXIV	Ditto	1877-1878
Ditto	1886	LXV	Ditto	1884-1885
Ditto	1889	LXXI	Ditto	1887-1888

DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS (PERSIA)
(C) REPORTS ON THE TRADE AND COMMERCE OF MOHAMMERAH OR THE PROVINCE OF ARABISTAN.

			For the year	
B.P.P.	1890-91	LXXXVII	or years	1890
Ditto	1897	XCII	Ditto	1894-95
Ditto	1902	CIX	Ditto	1900- 1
Ditto	1903	LXXVIIII	Ditto	1900- 2
Ditto	1904	C	Ditto	1900- 3
Ditto	1906	CXXVII	Ditto	1904
Ditto	1907	XCI	Ditto	1905
Ditto	1908	CXIV	Ditto	1907
Ditto	1908	CXIV	Ditto	1908
Ditto	1909	XCVII	Ditto	1909
Ditto	1910	CI	Ditto	1910

Ditto	1912-13	XCVIII	Ditto	1912
Ditto	1914	XCIII	Ditto	1913
Ditto	1914-16	LXXIV	Ditto	1914

Diplomatic And Consular Reports (PERSIAN GULF)
(D) Report on the Trade of KOWEIT
B.P.P. 1914-16 LXXIV For years 1911-14

MANUSCRIPT AND PRINTED DOCUMENTARY SOURCES (INDIA OFFICE RECORDS : "IOR"

Admin. Reports on the persian Gulf political Agency and Maskat political Agency for years 1901 - 1905 (Sels India, 385).

Arms Traffic / Kuweit Trade (L/P&S/112).

Bahrain Affairs (P/15/1/183 No. 58)

German War, Situation in Persian Gulf and Trukish Arabia (L/P & S /10/462 , 463).

Idaq. General, Memorandum dated Oct. 1934 Vol. D 171 (R/15/1/383).

Koweit Relation with Turkey 1904-1912 (L/P&S/10/51).

Lighting Buoying of the Persian Gulf (L/P&S/10/7168).

Memorandum as the Right of British ships of war to go up the Tigris and Euphrates (L/P&S/18/B 75).

Memorandum Respecting the claim of the Euphrates and Tigris steam-ship company to use Barges on those Rivers as a matter of right (L/P&S/18/B 76).

Mesopotamia; Navigation of Tigris and Euphrates 1905-1911 (L/P&S/10/88).

Mesopotamia; Navigation of Tigiris and Euphrotes : Euphrates and Tigris steam Navigation Co. Hamidiah Co. 1905 (L/P&S/10/88).

Native Letters. Persian Gulf Residency Bushire (R/15/1/181).

Navigation on the Rivers of Mesopotamia (L/P&S/18/195).

Navigotion of the Tigris and Euphrates by British Merchant vessels. (L/P&S/18/B 78).

Note on the Turkish Fort at Fao on the Shatt El-Arab (L/P&S/18/B 112).

Persian Gulf and Gulf of Oman, Admiralty 1903 (L/P&S/20/C 74).

Persian Gulf : Cuarantine pt. 2908/1907 (L/P&S/10/123)

Persian Gulf. Handbook prepared under the direction of the Historical section of F. O. 1919 (L/P&S/20/C 189).

Persian Gulf : Lighting and buoying, 1913 (L/P&S/10/305).

Persian Gulf : Piracy pt. 1-2 3208/1908 (L/P&S/10/155).

Persian Gulf : Turkish Aggression, File 757/1909-1911 (L/P&S/10/162).

Persian Gulf : British and German Shipping 1907-1911 File 442 (L/P&S/10/109).

Pre'cis on Commerce and communication in the Persian Gulf 1801-1905 By Saldanha (LP&S/20 C248A)

Precis of Persian Arabistan Affairs 1876-1904 By Saldanha (L/P&S/20/C 242).

Pre'cis of Kater Affairs 1873-1904 By Saldanha (L/P&S/20 C. 243).

Pre'cis of Turkish Arabia Affairs 1801-1905 By Saldanha (L/P&S/20 C 236).

Reports about the port of Basra 1917 By J. Buchanan (L/P&S/20 C 149)

Report on the commerce of Arabia and Persia by Somuel Manesty and Harford Jones Append ex F. Selection from state papers 1600-1800 (Bombay, 1906).

Reports on the Trade and Commerce of the consular district of Bushire for the years :

1893/V/23/65 Sels India 315

1894/V/23/67 Sels India 326

1895/V/23/69 Sels India 338

Reports on the Trade and Commerce of the Southern Persia and Mohammerah for the year 1892 (V/23/63/ Sels. India 304)

Reports on the Trade of the Persian Gulf During the years :

1883/V/23/45 Sels. India 198

1884/V/23/47 Sels. Indio 207

1885/V/23/49 Sels. India 220

1897/V/23/73 Sels. India 359

1898/V/23/76 Sels. India 369

Reports on the Trade of South Persia and Persian Gulf for the years :

1888/V/23/56 Sels. India 259

1889/V/23/58 Sels. India 274

1890/V/23/60 Sels. India 285

1891/V/23/61 Sels. India 293

Reports on Trade of South Persia on the years:

1886/V/23/50 Sels. India 229

1887/V/23/53 Sels. India 245

Supplementary Memorandum Respecting Interests in the persian Gulf (L/P&S/132).

Turkey in Asia (L/P&S/20 C 193)

Turkish Jurisdiction in the Islands and Waters of the persian Gulf and the Arab Littoral. (L/P&S/18 B 126).

MANUSCRIPT AND PRINTED DOCUMENTARY SOURCES. (Public Record Office : "PRO"

Arab Disturbances Lower Tigris 1906-1914 (F0/602/53).

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1888, (FO/195/1612)

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1893 (FO/195/1799)

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1894 (FO/195/1842)

Baghdad and Basra British Consulate Received, 1903 (FO/195/2138)

Baghdad British Consulate, 1909 (FO/195/2308)

Baghdad and Basra Received, 1875-1876 (FO/19/1076)

Baghdad and Basra Received, 1877 (FO/195/1142)

Baghdad and Basra Received, 1900 (FO/195/2074)

Baghdad Received, 1848 (FO/195/318)

Baghdad Received, 1874 (FO/195/1030)

Baghdad Received, 1893 (FO/195/1798)

Navigation of the Tigirs and Euphrates : Cases of the comet and Messrs Lynch's case. 5 volumes 1883-1886 (FO/78/3992)

Navigation of the Tigris and Euphrates Messrs. Lynch's case, 1878-1881 (FO/78/3989).

Navigation of the Tigris and Euphrates : Messrs. Lynch's case, 1891-1894 FO/78/4604)

Navigation of the Tigris and Euphrates : Messrs. Lynch's case, 1895-1897 (FO/78/4889)

Navigation of the Tigris and Euphrates 1887-1900 (FO/602/6 File No. 7)

Navigation of the Tigris and Euphrates : Messrs. Lynch's case, 1895-1902 (FO/78/5115).

Notes on the Hamidieh Administration Steamers and plant. Dated 23/3/1907 (FO/195/2319).

OId Friendly Letter from the Sheikhs of Mohammerah and Kuwait. (FO/602/54 File No. 7)

Piracies in the Persian Gulf Ports 1900/1906 (FO/602/15 File No. 44).

Piracies in the Shatt El-Arab, 1900-1914 (FO/602/14 File No. 36).

Reports on English Trade with Turkey and it is Development, 1878-1879 (FO/78/3070).

Turkey, Island of Bahrien and El-Kater Coast, 1879-1891 (FO/78/5108)

Turkey, Navigation of Tigris and Euphrates, and Karun Rivers, Karun Subzidy, 1901-1903 (FO/78/5324)

Turkish Fort At Fao on the Shatt El-Arab 1887-1890 (FO/78/4901)

Vernacular Papers from Sheikh of Mohammerah and Notes on Gulf Trade 1909-1914 (FO/602/55)

سجلات المركز الوطني للوثائق

Basra Admin. Reports No. 105/3/1

Dates collecting and embarking station blow Saraji No. 150 / H 6.

Date Disease No. 51/16 168/34.

Freight on River Craft No. 69/121.

Privileged Coal Stores 1902-1906 No. 5745 File No. 1.

يوميات زفوبودا المخطوطة

Svoboda Diaries 4-39 (Covering a period from 1865-1894, of the 36 Diaries No. 5, 6, 10, 13, are missing).

CONTEMPORARY WORKS OF TRAVEL AND BIOGRAPHY AND SECONDARY WORKS

Ainsworth, William Francis; A personal Narrative of Euphrates EXpedition Vol. II (London, 1888).

Allen, G. C.; British Industries and Their Organization, Fourth Edition. (London, 1959).

Andrew, W. P. ; Memoir on the Euphrates Valley Rout to India. London, 1857).

Asquith, H. H; Trade and the Empire. London, 1903).

Badger, George percy (Tran & Ed); sHistory of Imams and Seyyids of Oman A.D. 661-1856 by Salil-Ibn Razik, (London, 1871).

Bennett, Thomas Jewell; The past and Present Connection of England with the Persian Gulf. (Journal of the Society of Arts. London, June, 13, 1902.

Bidwell, Robin; The Affairs of Kuwait, 1896-1905 (Great Britain, 1971).

Blunt, Anne; Bedouim Tribes of the Euphrates Vol. I (London,1968).

Budge, E. A Wallis; By Nile and Tigris 1886-1913 Vol. II (London, 1920).

Busch, Briton Cooper; Britain and the Persian Gulf 1894-1914 (Berkeley, 1967).

Caslreli William S. H.; Our Trade in the world relation to foreign competition 1885-1895 (London, 1897).

Chesney, F. R.; Narrative of the Euphrates Expedition (London, 1968).

Couper, A. D.; The Geography of sea Transport (London, 1972).

Curzon, C. N. ; Persia and the Persian Question
(London, 1892).
Earle, Edword Mead; Turkey the Great Power and the
Baghdad Railway, (New York, 1966).
Fisher, S. N.; The Middle East (London, Second Edition, 1971).
Fraser, B. J. Baillie; Travels in Koordistan, Mesopotamia,
Volum II (London, 1840).
Geary, Grattan; Through Asiatic Turkey volume I
(London, 1978).
Greaves, Rose Louise; Persia and Defence of India 1884-
1892 London, 1959).
Gooch, C. P. and Harold Temperley; British Documents on
the origins of the war 1898-1914 (London, 1922).
Harris, Walter B.; From Batum to Baghdad via Tiflis,
Tabraiz, and Persian Kurdistan (London, 1896).
Hay, Sir Robert; The Persian Gulf State and Their
Boundary Problems (The Geographical Journal Vol.
CXX, Part 4, December 1954).
Heaton, Herbert; Economic History of Europe (New York, 1936).
Hershlag, Z.Y.; Introduction to the Modern Economic
History of the Middle East (Leiden, 1964).
Hertslet, Lewis; Complete Collection of the Treaties Vol. :
V (London, 1840).
Hogarth, D. G.; The Nearer East (London, 1902).
Hoskins. Halford Lancuster; British Routes to India
(London New impression, 1966).
___; The Middle Est Problem Area in World Politics
(New York, 1957).

Issawi, C.; The Decline of Middle Eastern Trade 1100-1850 Article is Islam and the Trade of Asia, Ed. by D. S. Richards (Oxford, 1970).

——; The Economic History of the Middle East 1800-1914 (Chicago, 1966).

Kelly, J. B. ; Britain and the Persian Gulf 1795-1880 (Oxford, 1968).

Kinneir, John Macdonald; Journey Through Asia Miror, 1913-1814 (London, 1818).

Kumar, Ravinder; Anglo - Turkish Antagonism in the Persian Gulf (Journal of Islamic culture, vol. XXXVII No. 2 April, 1963).

Landon, Percevol; Basra and the Shatt - Ul - Arab (Journal of Royal Society of Arts, Volume LXII, April 23, 1915).

Landon, Robert Geran; Oman Since 1856 (Ntw Jersy, 1967).

Loftus, William Kennett; Travel and Researches in Cheldaea and Susiana (London, 1857).

Longrigg Stephen Hemsley; Four Centuries of Modern Iraq (Beirut, 1968).

Lorimer, J. G.; Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia 2 : volumes (Calcutta, 1915).

Lynch, Henry Blosse; Notes on the Present State of Karun River, between Shushter and the Shatt el-Arab (J. R. G. S. XIII) Oct. 1891).

Mansfield, Peter Ed.; The Middle East. A political and Economic Survey (London, 1973).

Mardaville, Jon; The Ottoman province of Al-Hasa in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. (Journal the American Oriental Society vol. 90, No. 3 July-September, 1970).

Maxwell, Donald; A Dweller in Mesopotamia (London, 1921) Midhat Bey, Ali Haydar; The life of Midhat Pasha (London, 1903).

Persons, Abraham; Travels in Asia and Africa (London, 1808).

Philby, J. B.; Arabia (London, 1930)

Platt, D. C. M.; Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy 1815-1914 (Oxford, 1968).

Polk, William; The United State and the Arab World (1965).

Redford, Arthur; Manchester Merchants and Foreign Trade Vol. II 1850-1939 (Manchester, 1956).

Salh, Zeki; Mesopotamia (Iraq) 1600-1914 (Baghdad, 1957).

Sanger, Richard H.; The Arabian Peninsula, (London, (1954) Searight, Searal; The British in the Middle Est, (London, 1969).

Shupp, Paul F. ; The European Powers and the Near Eastern Question 1806-1807 (London, 1931)

Skeet, Ian; Muscat and Oman (London, 1974).

Stavrianos, L. S.; The Bolkans Since 1453, U. S. A. 1958-1966.

Tosson, Penelope; Archival Sources for Arabian and Gulf Studies in the India Office Records, (Abu Dhabi, 1977). Nineteenth Century and After 1877-1914 (London,

Trevelyan, Georage Macaulay; British History in the 1948).

Tweedie; The Arabian Horse, his country and people, Reproduced from the orginal 1894 edition published in England, Beirut.

Ussher, John; A journey from London to persepolis (London, 1865)..

Wellested, J. R. ; Travels to the city of the Caliphs (London, 1840).

Whigham, H. J.; The Persian Problem. (London, 1903).

Willson, A. T.; The Delta of the Shatt al-Arab and Proposals for ddedging tht Bar. (Geographical Journol. Vol. LXV No. 3, 1925).

——; The persian Gulf. London, third impression, 1959,

Zwemer, S. M. ; Arabia, The Cradle of Islam (London, 1900).

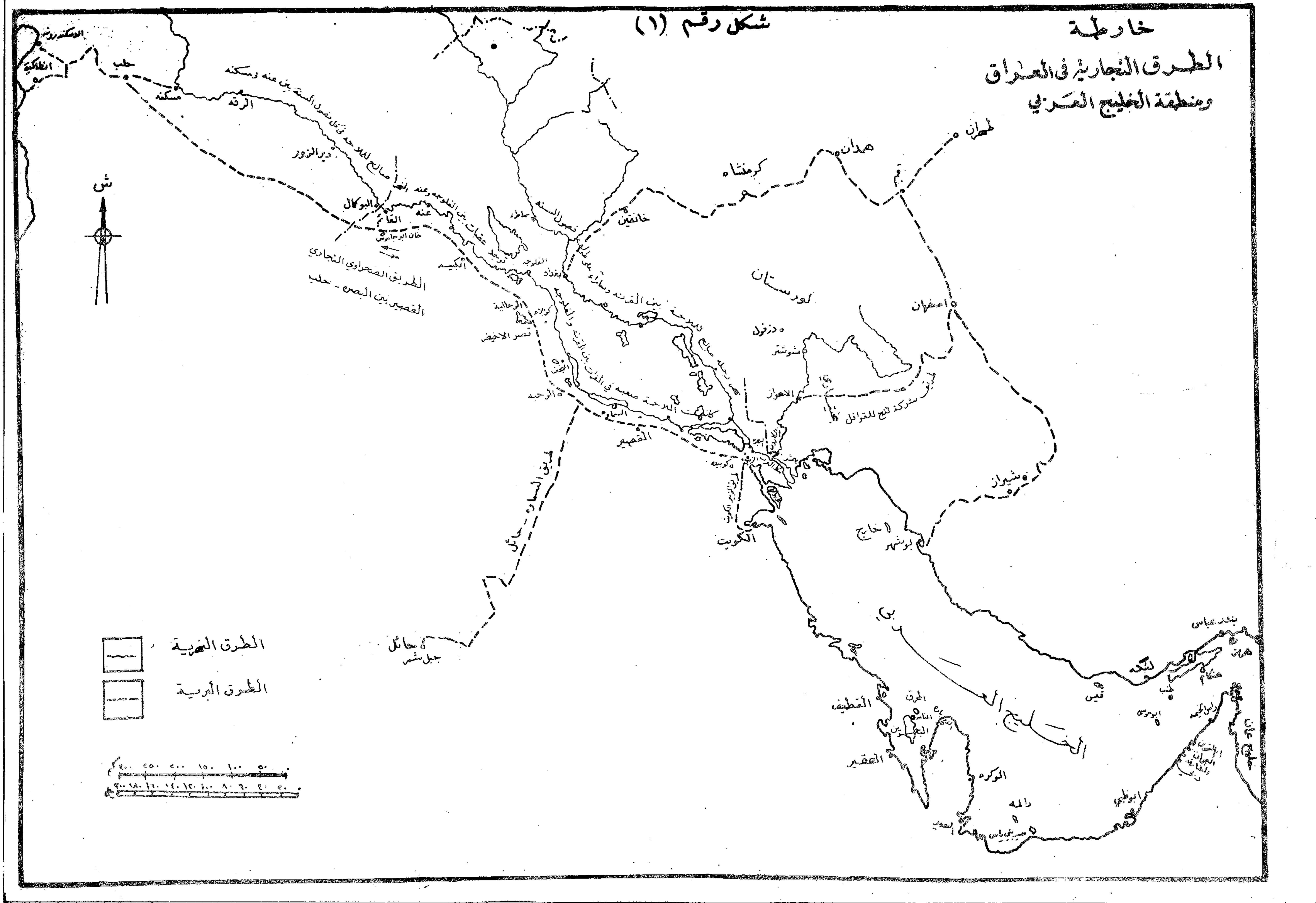
المصطلحات المستعملة في هوامش البحث

Arabistan C.T.R. Baghdad C.T.R. Basra C.T.R. Kuwiat C.T.R. Mohammerah C.T.R.	British Parliamentary Papers Diplomatic and Consular Reports (Turkey, Persia and Persian Gulf). Reports on the trade of (Basdah, Baghdad, Arabistan, Mohammerah and Kuwait). for the years 1864-1914.
Diary	Svoboda Diaries.
FO.	Fireign Office.
I O R	India Office Records.
L/P&S/18 B 112	Note on the Turkish fort at Fao on the Shatt ElArab.
L/P&S/18 B 126	Turkish Jurisdiction in the Islands and Waters of the Persian Gulf, and on the Arab Littoral.
L/P&S/20 C 74	Pedsian Gulf and Gulf of Oman Resources and Coast Defences Admiralty, 1903.
L/P&S/20 C 149	Report on the Development of the Port of Basra by George C. Buchanan, 30th. June.
L/P&S/20 C 189	Persian Gulf Handbook prepared under the direction of the Historical section of F O. Feb. 1919.

L/P&S/20 C 236	Pre'cis of Turkish Arabia Affairs 1801-1905.
L/P&S/20 C 238	Pre'cis on Turkish Expansion on Adab Littoral and Hasa and Kutif Affairs.
L/P&S/20 C 242	Precis of Persian Arabistan Affairs 1876-1904.
L/P&S/20 C 248 A	Pre'cis on commerce and communication in the Persian Gulf 1801 - 1905.
PRO	Public Record Office.

المحتويات

رقم الايداع في المكتبة الوطنية ببغداد ٤٧ لسنة ١٩٨٠
١٩٧٩/١٢/٣١



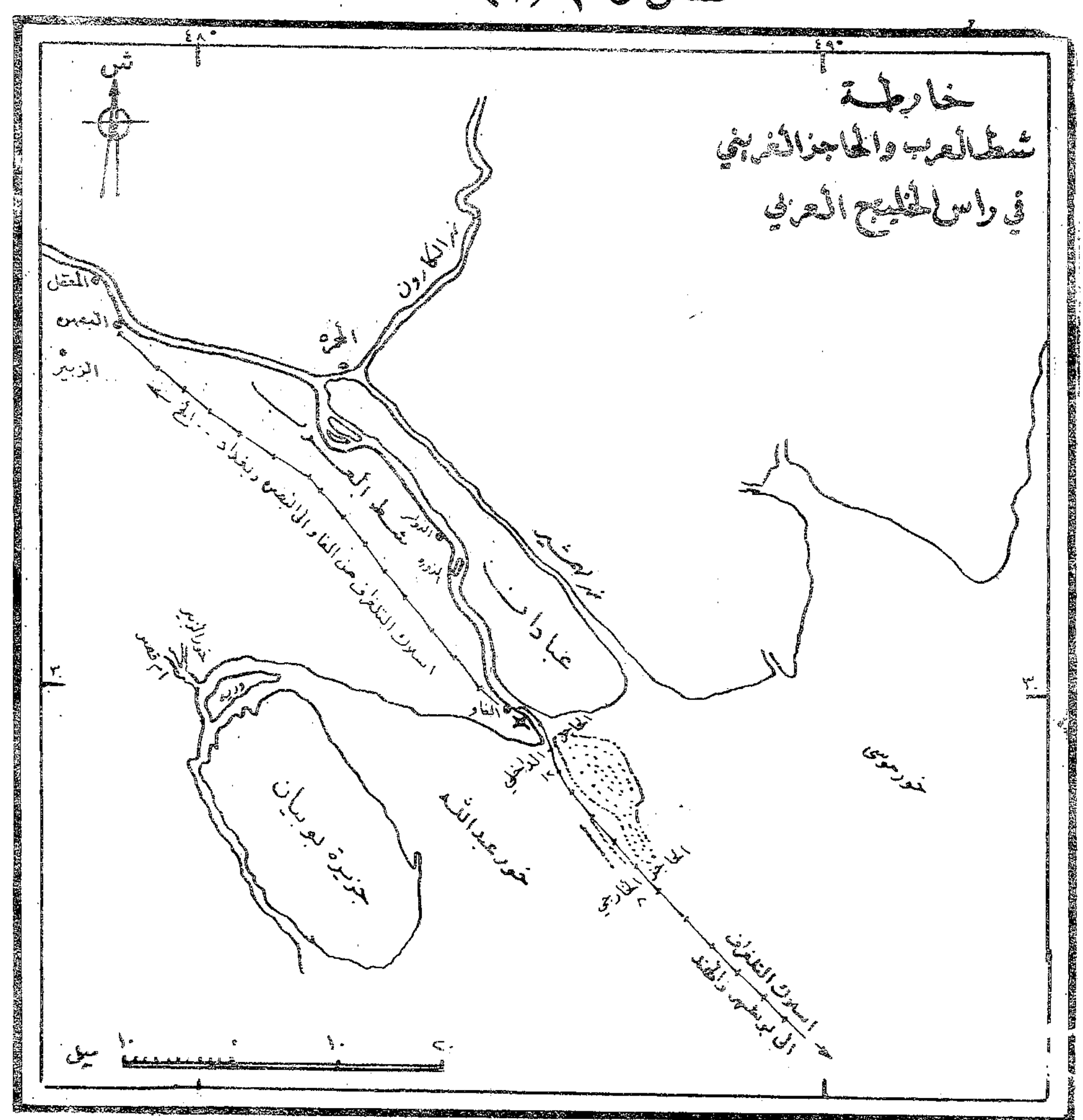
خارطة
الطرق التجارية في العراق
ومنطقة الخليج العربي
شكل رقم (١)
ش
الطرق النهرية
الطرق البرية
الاسكندرونة
انطاكية
حلب
مسكنه
الرقه
دير الزور
البوكمال
عنه
القائم
الكبيسه
الفلوجه
بغداد
كربلاء
النجف
الرحالية
قصر الاخيض
الرحبه
السماوه
القصير
كويبه
الكويت
الطريق الصحراوي التجاري
القصير بين البصره - حلب
خانقين
كرمنشاه
همدان
قم
طهران
اصفهان
لورستان
دزفول
شوشتر
الاهواز
شيراز
بوشهر
خارج
حائل
جبل شمر
القطيف
العقير
البحرين
الوكره
ابوظبي
بندر عباس
لنكه
قيس
الخليج العربي

شكل رقم (٢)

خارطة ولاية البصرة
۱۸۷٥ - ۱۹۱٤

حدود ولاية البصرة مع بغداد
حدود ولاية البصرة مع ايران
كوت الامارة
علي الغربي
علي الشرقي
العمارة
سنجق العمارة
الحي
شطرة العمارة
سنجق المنتفك
شطرة المنتفك
العزير
الجبايش
الناصرية
نهر الفرات
القرنة
سوق الشيوخ
شط العرب
نهر الكارون
البصرة
نهر العشار
نهر الخورة
الزبير
المحمرة
سنجق البصرة
ام قصر
الفاو
بوبيان
الكويت
الخليج العربي
حدود الولاية
حدود السناجق
كم ٦٠ ٥٠ ٤٠ ٣٠ ٢٠ ١٠ ٠

شكل رقم (٣)


خارطة
شط العرب والحاجز الغربي
في راس الخليج العربي
٤٨°
٤٩°
٣٠°
نهر الكارون
المحمرة
المعقل
البصرة
الزبير
شط العرب
عبادان
الفاو
وربة
جزيرة بوبيان
خور عبدالله
خور موسى
ميل

and its role in the Arab Gulf. It follows the details of the major commodities in coming and out joining to and from Basrah. It also makes reference to the areas which exchanged these commodities the amounts and prices, rate of loss and profit, the yearly increase or decrease through out this period of the study. The study has concluded that the country's main exports were twenty times as much, and the imports were about 14.5 times as much during the period 1864 - 1913. Many detailed tables have been included in this chapter such as a table showing the prices of commodities exported from Basrah, and another one showing the prices of the commodities imported to Basrah through out the period of this study. There are also other detailed tables concening money, weights and measures and the prices of dates, shipping fees and shipping schedules in the Basrah port. These tables also show the prices of consumption stuffs.

man State about Najd and the Coast of Al-Hasa and the British role in straining relations between Qatar and Abu Dhabi by creating the Odeid Problem and taking these as an excuse to raise doubts about Ottoman rule in the Coast of Oman and the Bahrain Islands moving gradually tawords the Al-Hasa Coast whenever the Ottoman State kept quiet solidifin its influence in as many areas as possible, even in those areas that had claimed legal affinity with the Ottoman State such as Kuwait. Britain was also about to deprive the state of Fao and Shatt Al-Arab, claiming that piracy had increased, and British trade was exposed to danger.

All this has been dealt with in this chapter under the subtitle" Piracy Between Allegation and Reality".

Chapter THREE reveals the role of transport in the Basrah and Arab Gulf, river and marine trade. It also discusses the commercial and maritime companies working in Basrah and the Gulf, especially the British Lynch Company whose work branched out and held the trade and navigation of the Arab Gulf Cape, in addition to its responsibility for handling the Indian mail in Iraq. This Chapter also deals with the role of Oman-Ottoman Administration and the Hameedia company in the trade of Basrah and the Arab Gulf.

It also deals with the role of the telegraph and post in facilitating the Commercial affairs and the exchange of commercial news among the ports of the Arab Gulf Cape one side, and the Indian and European ports on the other.

Chapted FOUR deals with the general trade of Basrah

for navigation and its influence on trade in the Basrah and Gulf area became clear;

(b) Local : The Wali Medhat Pasha became to governor of Baghdad (1869-1872) and his rule was accompained by social economic and political acoomplishments in Baghdad and Basrah as well as the area of the Arab Gulf Cape. The study stops at the year 1914 and this is easily understood; the First World War broke out and many radical changes accompanied it on commercial, military and political levels.

The study is divided into four chapters with many appendixes :

Chapter One is considered a geographical and economic guide that many supply the reader with supplementary information concerning trade in Basrah and the Arab Gulf. Some of this information concerns the situation of Basrah and its importance among the other Gulf ports, and its role in transit trade, other information concerns administrative cultural development, health, guarantine offices, and commercial agreement held among the countr-ies that are related to the Arab Gulf area. It also deals with customs duties and local taxes, together with their influence on home and foreign trade, and the role of custom houses and their commercial services.

Chapter Two deals with the Ottoman-British Struggle in the Arab Gulf area as far as the commercial interests are concerned, with reference to the internal conflicts in the Gulf Cape and the Arab Peninsula coast that overlook the Arab Gulf. It also deals with the position of the Otto-

ABSTRACT

This attempt to study the commercial role of Basrah in the Arab Gulf during the period 1869-1914 is an initiative to study the economic history of the Arab Gulf Cape throughout an important period of our modern history. The political historians have sometimes avoided the discussion of minute commercial and financial, affairs the economists have not shown sufficient patience to discuss diplomatic and political subjects. Therefore, this study has attempted to link some information available on political problems resulting from the European diplomacy and its role in the area with the economic information which this study has obtained from the British commercial reports in order to find out tht relation between them. One cannot claim that the interaction between the two has became completely evident, it is only an attempt which awaits other complementary ones.

The main objective of this study is to reveal the economic unity of the Gulf throughout the periods and the historical and commercial role of Basrah in that economy.

It also reveals the ontribution of its strategic situation as a linking bridge between the Gulf and the Mediterranean Sea, and an outlet over looking the World.

The choice of the year 1869 is considered a starting point for this study on two levels:

(a) International : in this year the Suez Canal was opened

THE COMMERCIAL ROLE OF BASRAH IN THE ARAB GULF

.1869 - 1914

BY

HUSSAIN M. H. AL KAHWATI (M.A., Ph. D)

College of Arts University of Basrah

Baghdad 1980

Centre For Arab Gulf Studies Publications
University of Basrah
(33)

THE COMMERCIAL ROLE OF BASRAH IN THE ARAB GULF
.1869 - 1914

BY

HUSSAIN M. H. AL KAHWATI (M.A., Ph. D)
College of Arts University of Basrah

Baghdad 1980

توزيع الدار الوطنية

السعر دينار واحد

دور البصرة التجاري في الخليج العربي ١٨٦٩ - ١٩١٤ الدكتور حسـ